Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda

Versión Taquigráfica que forma parte del Acta Nº 33

PRESUPUESTO NACIONAL PERÍODO 2005-2009

Reunión celebrada el día 30 de setiembre de 2005

SEÑOR PRESIDENTE (Ibarra).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 25)

——En primer lugar, deseamos saludar a los funcionarios en nombre de todos los señores Diputados ya que hoy se celebra el Día del Funcionario de la Cámara de Representantes. Lamentablemente, algunos legisladores no los pudimos acompañar en la recepción que se realizó a las 14 y 30 horas debido a que las tareas parlamentarias nos lo impidieron. De todos modos, queremos que quede constancia del saludo de esta Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda a todos los funcionarios de la Cámara de Representantes.

La Comisión tiene mucho gusto en recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al Subsecretario, ingeniero Luis Lazo; al Director General, escribano Horacio Fernández Di Maggio; al asesor, contador Fernando Pasadores; a la Directora Nacional de Arquitectura, arquitecta Eneida de León; al Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Edi Juri; al Director General de Transporte, ingeniero Pablo Genta; al Director Nacional de Topografía, doctor Juan Trinchitella; a la Directora Nacional de Vialidad, ingeniera Susana García; a la Gerenta de Programación, ingeniera Cristina Carlomagno; al Director Nacional de Vialidad, analista en economía Pablo Ceiter; al Presidente de AFE, arquitecto Antonio Gallicchio; al Gerente General de AFE, ingeniero Angel Cabral; al Vicepresidente de AFE, ingeniero Luis Pérez Melon; a la Directora General de Transporte por Carretera, ingeniera Eliana Enbid y a la Encargada de Despacho de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo, doctora Adela Legazcue.

Se ha establecido un compromiso a nivel de las distintas bancadas en cuanto a que el señor Ministro conteste las dudas que quedaron pendientes y luego se trate el articulado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me adhiero al saludo en su día a los funcionarios de la Cámara de Representantes.

Voy a tratar de ser muy breve y emplear una sola frase para tratar cada uno de los temas planteados como constancia de que los registramos, así como las valoraciones que los señores Diputados hicieron.

Todos estamos preocupados por los pasos de frontera porque tienen importancia en su propio funcionamiento y en el de todo el sistema de transporte. Esto está en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional pero también tienen mucho que ver la Cancillería y los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Transporte y Obras Públicas; es un tema a abordar.

Con respecto a la orientación política de la Dirección de Aeronáutica, queremos confirmar que, efectivamente, entendemos que tiene que estar en línea de dependencia con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y eso lo debemos coordinar. Se generan algunas interferencias en la actual ubicación de esta Dirección y tenemos idea de promover las resoluciones necesarias -proyectos de ley o decretos- para corregir esta situación.

En lo que tiene que ver con algunas valoraciones referidas a la proyección en el tiempo de las inversiones, es evidente que los dólares de hoy no son los de la década del noventa o de principios de 2000. Nuestros

técnicos han hecho una evaluación para definir qué significado tienen en valores reales y, evidentemente, el valor dólar de la obra se va aproximando a los valores anteriores a la crisis de 2002 por lo que las inversiones actuales, restringidas, de este Presupuesto, son la expresión de los recursos con que cuenta el Estado, pero están por debajo de las cifras anteriores a 2002. Por cierto, a través de mecanismos extrapresupuestales procuraremos disimular esta diferencia.

Aquí entramos en otro tema. Cuando hablamos de inversión privada debemos tener en cuenta cuáles han sido los instrumentos y qué experiencia han tenido para que funcionen y no sean generadores de conflictos permanentes. Podríamos ir más lejos en esto, porque tenemos más elementos para compartir ya que es un tema que preocupa a los legisladores.

Varios señores Diputados plantearon cómo va a quedar la Dirección Nacional de Hidrografía. Es un tema importante que propongo tratar cuando lleguemos a los artículos correspondientes. En ese momento, haremos una valoración de la situación.

En cuanto al transporte de carga, nosotros anunciábamos que teníamos algún artículo para promover que no había sido incluido en el Presupuesto y en el que queríamos insistir. La situación, notoriamente, hace pertinente -más que antes- el comentario. Durante la discusión del articulado vamos a hacer nuestro aporte.

En lo relativo a los premios y castigos para caminería rural hay un mecanismo de cálculo sobre la participación de cada departamento, teniendo en cuenta las condiciones particulares de cada uno. Esto ha sido acordado por el Congreso de Intendentes. Nosotros somos partidarios de dar premios y castigos. Sin embargo, deben ser un elemento de incentivo; el objeto no puede ser vaciar un departamento que tiene dificultades de ejecución y castigarlo hasta hundirlo más. Debemos ayudarlo para que permanentemente tenga chance de volver a tomar rueda. También es cierto que no puede ser lo mismo ejecutar bien que no ejecutar. Por lo tanto, hay que premiar a quienes ejecutan bien.

Se planteó una preocupación sobre la Ruta Nacional Nº 30, en particular, sobre seis kilómetros de su trayecto. Estamos muy preocupados, y en la Dirección Nacional de Vialidad estamos procesando todos los elementos para tomar una definición sobre un tema que ya se ha convertido en crónico, que ha tenido distintas instancias de negociación y que debe tener una solución. Del mismo modo que tantas veces hemos repetido que cada uno tiene que cumplir con su cuotaparte de responsabilidad, queremos que en este viejo tema de la Ruta Nacional Nº 30 cada uno asuma lo que le corresponda y tome decisiones en ese sentido.

El Directorio de AFE y nosotros tenemos conocimiento de los terrenos que tiene AFE en el centro de Artigas y consideramos que es posible lograr un proyecto muy interesante que puede resultar transformador para ese ciudad. Hay buena disposición del Directorio de AFE, y ya se está en contacto con el Intendente para trabajar en conjunto buscando una solución beneficiosa para todos y, fundamentalmente, para el departamento.

Nos planteaban también algunas interrogantes respecto a los sistemas de carga y a los integrados y a la manera de hacerlos funcionar. Es imprescindible desarrollar a nivel nacional la multimodalidad para que esto tenga funcionamiento, y también es imprescindible desarrollar, no solo en un punto -creo que lo planteaban referido a Rivera- sino en distintas terminales, las estaciones de transferencia de carga, porque es parte de la multimodalidad. Si sale más caro la combinación de modalidades, cada cual sigue haciendo la suya, pero eso es parte de la infraestructura que necesitamos desarrollar, y aquí hay una tarea nacional y, frecuentemente, municipal.

Con respecto a la pregunta sobre puertos deportivos y turísticos, quiero señalar que los estamos promoviendo en distintos puntos del país. En las próximas horas estaríamos en condiciones de hacer anuncios importantes respecto de avances que ha habido en cuanto a inversiones que se han ofrecido para proyectos concretos. Se está trabajando en otras iniciativas que permitan llevar adelante proyectos que sirvan no solo a Maldonado sino también a otros departamentos. Hay un mercado a desarrollar, y si ofrecemos estos puertos, el conjunto del Uruguay y el turismo podrán beneficiarse.

Tenemos un gran desafío con el tema de los corredores internacionales. Uruguay tiene retraso en ese sentido. A ello hemos hecho referencia en la reunión anterior y en la reciente comparecencia en la Cámara; es un tema en el que estamos a las órdenes para trabajar con los legisladores y, en particular, con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, porque nos parece que no es menor. Al contrario, está vinculado no solo a las tareas de todos los días sino a ese Uruguay que, mientras hacemos lo de hoy, tenemos

que mirar 15, 20 ó 25 años adelante. En el mundo así van las cosas y el riesgo es que nosotros solo estemos mirando la urgencia.

Por último, el señor Diputado Olano Llano hacía referencia al puerto de La Charqueada, y hacía una serie de consideraciones -algunas dichas con mucha gracia- que compartimos respecto de la importancia que tiene la infraestructura. Sin embargo, el puerto de La Charqueada es una iniciativa que siempre atendimos y que nos parece muy interesante, pero en la medida en que quienes se han manifestado partidarios de la inversión asuman todos los riesgos que ella implica. Es un emprendimiento que puede tener posibilidades, que puede ser de interés para el país, pero no podemos permitir que se haga una parte de la inversión y que el resto quede bajo la responsabilidad del Estado, y que si el puerto no funciona, el Estado termine heredando algo que no fue de su iniciativa.

Estos eran los elementos más generales que se habían planteado.

SEÑOR POSADA.- En líneas generales, coincido con el señor Ministro en que ha dado respuesta a los aspectos más genéricos que habían quedado planteados.

Nosotros habíamos hecho una consulta en particular respecto a si dentro de las obras viales a desarrollar...

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor Diputado se refiere al puente sobre la Ruta Nacional Nº 6.

SEÑOR POSADA.- Usted lo ha dicho, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El puente sumergible que afecta a Capilla del Sauce y Sarandí del Yi, y que además, en conjunción con el otro puente, influye sobre Illescas, es un problema para la zona durante veintidós o veinticuatro días al año. Genera una interrupción de la comunicación entre localidades que tienen una enorme relación y mucha dependencia. No aísla totalmente del territorio nacional a ninguna de esas zonas, pero rompe la comunicación que entre ellas es muy fluida en materia de atención de la salud, actividades comerciales, previsión social, etcétera. Por cierto que es un tema de preocupación pero, claro, la inversión que requiere esta obra aparentemente sencilla, es importante. Inclusive, nuestro ingeniero ha estado en Sarandí del Yi y en Capilla del Sauce explicando en qué consistiría; los vecinos han propuesto alternativas, pero nuestros técnicos les han explicado por qué no funcionarían. La inversión es tan importante como la que requeriría el puente sobre el río Santa Lucía en la Ruta Nacional Nº 11.

Entonces, la obra está planteada; somos conscientes de la importancia que tiene, pero debemos elegir por dónde empezar. Estamos haciendo un gran esfuerzo para que el puente de la Ruta Nacional Nº 11, que estaba planificado construirse el año 2015, pase a incorporarse a las tareas de este período de Gobierno. Hemos dicho a los vecinos cuando estuvimos con ellos -inclusive, hemos prometido volver por ahí- que, sinceramente, comprendemos la necesidad pero no podemos comprometernos a abordar esa obra en este período; que está presente, que está estudiada, y que algún día llegará. En la medida en que aumenten los recursos del Estado, será más pronto, pero la verdad es que ni siquiera la podremos iniciar en este período.

SEÑOR TROBO.- Como el señor Ministro estaba empezando a responder algunos pedidos de campaña -como llamamos a algunos pedidos puntuales-, quiero pedirle una información. Francamente, en el material que nos llegó y en la visita anterior del señor Ministro no pudimos encontrar descritas las obras de reparación en la Ruta Nº 7. El señor Ministro sabe que la Ruta Nº 7 ha sido renovada en algunos tramos. Es una ruta importante, que tiene la particularidad de que, a pesar de ser una ruta nacional, no ha sido dada en concesión, y si no hay una disposición de parte del Ministerio en cuanto a su mantenimiento, continuará viniéndose abajo.

Muchas de las localidades que están en su recorrido están desarrollando la forestación y la ganadería. Actualmente la ruta está teniendo muchísimo tránsito y cada vez que llueve se viene abajo. Me gustaría tener alguna información que pudiera hacer llegar a ese rosario de pueblos que hay desde Fray Marcos en adelante: Casupá, Reboledo, Cerro Colorado, Illescas, Batlle, Valentines, Santa Clara. ¿Cuál es la perspectiva?

Realmente, por la situación de hoy en día, es una perspectiva difícil si no se acomete rápidamente un trabajo de mantenimiento fuerte y de reparación seria en algunas partes de la ruta.

SEÑOR BOTANA.- Reafirmo lo que decía el señor Diputado Trobo en cuanto al que la Ruta Nº 7 se viene deteriorando aceleradamente. Está prevista la construcción de un puente sobre esta ruta en el departamento de Lavalleja, que ya tiene dos puentes en Cerro Largo -en Quebracho y en Sarandí del Quebracho- que son de altísima peligrosidad.

Con respecto a lo que decía el señor Diputado Posada sobre el puente de la Ruta Nº 6, no es un problema que afecte solamente a la zona mencionada. La Ruta Nº 6 es importante hasta Vichadero. El país hizo una inversión que no ha aprovechado. Es ruta de salida para una importantísima zona productiva que está en un verdadero agujero negro que se ha constituido para la producción nacional.

Pero el punto sobre el que quiero consultar con énfasis, porque me preocupa, es el siguiente. Entre los objetivos del Presupuesto y de las obras y las inversiones que se van a realizar tenemos los corredores internacionales. El Ministerio ha definido que el corredor Ruta Nº 26 es esencial, y realmente lo es. Es un corredor que une a Uruguay con Latinoamérica, que integra al país y hace que sea parte del Cono Sur; o sea que es bien importante para concretar ese anhelo. Ahora bien, por los montos de la inversión prevista, tenemos la sensación de que los trabajos que se van a hacer no serán suficientes como para atraer el tránsito en el tramo que está previsto reparar. Queda un tramo de alta peligrosidad entre las ciudades de Melo y Río Branco que no está previsto reparar, y estoy seguro de que ello va a inhibir bastante el objetivo que nos estamos planteando. En ese sentido, solicito al Ministerio que revise los montos de inversiones, de modo de tratar de incorporar un mayor nivel en este caso

Además, existe el objetivo de unir Río Branco con el resto del país, de llegar a ese punto con cargas. Es un objetivo manifiesto ir por distintas vías hacia el resto de Uruguay, pero es fundamental este camino de la Ruta Nº 26, y este tramo Río Branco-Melo está inhibiendo bastante el pasaje de cargas por la zona.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si estamos considerando el artículo 178, voy a dar una respuesta global, sin perjuicio de solicitar después que se haga algún comentario sobre las obras concretas que se mencionaron.

Ustedes recordarán que en la reunión anterior, habida cuenta de que ese artículo establece topes, hicimos referencia a la posibilidad de incorporar un agregado -voy a entregar a la Mesa una propuesta escrita- que dijera algo así: "Facúltase al Poder Ejecutivo a incrementar los montos referidos en función de la evolución de los ingresos del Gobierno central". ¿Por qué? Porque el hecho de que exista una diferencia se debe, precisamente, a la voluntad de habilitar más allá de esos topes, en la medida en que evolucionen positivamente los recursos del Estado. Pero, ¿qué pasa? Tal como está redactado el artículo, dicha habilitación de recursos podrá hacerse solamente en cada Rendición de Cuentas, una vez al año, mientras que si el Parlamento coincide en agregar ese párrafo al artículo, quedará abierta la posibilidad de promover esa habilitación cuando se cuente con recursos adicionales, y de ese modo se podrá ir más lejos en la lista de obras planificadas. Esa lista tiene un límite que son los recursos, y nosotros tenemos que ver de qué manera podemos incrementar los recursos propios o cómo podemos recurrir a recursos extrapresupuestales, para ir avanzando más lejos en la lista y para ir atendiendo las necesidades de distintos rincones del país.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Me parecen muy importantes las preguntas respecto de obras que hicieron el señor Diputado Trobo y el señor Diputado Botana -yo también quiero formular algunas-, pero me parece que es imprescindible hacer algunas consideraciones respecto del artículo 178.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo hacía este comentario general, no para eludir las respuestas puntuales sino para ubicarlas. ¿Hasta dónde vamos a llegar? Hasta donde den los recursos. Si este mecanismo nos habilita la posibilidad de ir más lejos, lo haremos.

Acá hubo planteamientos concretos. Por ejemplo, creemos que la Ruta Nº 26 es importante para el país; es importante hoy, es importante desde hace tiempo y va a ser más importante en el futuro. Pero no necesariamente porque se tenga la Ruta Nº 26 como un billar cambiarán en forma sustancial los flujos de carga, porque estos están determinados por otro tipo de circunstancias, de combinaciones y de definiciones que, en algunos casos, ni siquiera dependen solo de Uruguay.

Nosotros hemos considerado que la Ruta Nº 26 es una de las rutas a atender porque creemos que en el momento en que se está viviendo en la región es necesario poner el acento en todas las rutas transversales, desde luego que jerarquizando su importancia. El señor Diputado Botana decía que esta es una ruta fundamental; yo digo que esta es una ruta muy importante, pero vamos a poner el acento en la Ruta Nº 11 y en el colector perimetral, porque allí tenemos la demanda de carga que justifica la necesidad del mejoramiento de la vía y la inversión.

Con esto no estoy diciendo que se va a abandonar lo que está previsto, sino que se va a priorizar la Ruta Nº 11 y en ese corredor que unirá -como es nuestra aspiración- Río Branco con Fray Bentos y Nueva Palmira.

SEÑOR POSADA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Diputado: usted sabe lo que acordamos. Reiteramos que el señor Ministro hará su exposición sobre el artículo 178 y luego los legisladores realizarán las preguntas. De lo contrario, no habrá orden. Esta es una de las últimas sesiones de la Comisión; vamos a ser prolijos. No tengo ninguna duda de que todas las preguntas se responderán.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La ingeniera García nos podrá informar acerca de la situación de la Ruta Nº 7 y de los puentes planteados en Cerro Largo y Lavalleja.

SEÑORA GARCÍA.- A todos -en particular a Vialidad- nos encantaría invertir lo necesario en todas las rutas, pero debemos establecer prioridades. En la priorización -basada en razones técnicas, económicas y sociales- aparecen dos tramos de la Ruta Nº 7 que son los que están más castigados y dan una inversión más rentable. Me refiero a Fray Marcos - Reboledo, La Yeguada - Tupambaé. Estos dos tramos serán objeto de tratamiento bituminoso en el quinquenio.

Los puentes de Quebracho y Sarandí del Quebracho también están incluidos. Se trata de dos puentes muy angostos que tienen problemas. Para uno de ellos está previsto un ensanche y refuerzo; el otro se hará a nuevo. Ya se iniciaron los estudios al respecto y se hizo el trabajo de campo para el accionar sobre esos puentes.

Hay otro aspecto que probablemente no esté en el detalle; en la Ruta Nº 7 va a haber una importante intervención en cuanto a la seguridad vial. Esta ruta tiene un trazado con muchos cruces de vía y atraviesa pasajes en centros poblados. Se ha hecho un estudio de estos pasajes y se tomarán acciones en cada uno de ellos. Dentro del Plan de Seguridad Vial, la Ruta Nº 7 tiene un importante componente de acción.

Para completar lo que dijo el señor Ministro, está previsto hacer una inversión en la Ruta Nº 26 de unos US$ 23:000.000, cubriendo una acción sobre aproximadamente 300 kilómetros. Esta ruta tendrá una acción más importante; naturalmente, sería mejor completarla en todo lo que falta, pero hay que priorizar.

SEÑOR TROBO.- Si bien el tramo que se señala está muy decaído en las localidades de Fray Marcos, Reboledo y Casupá, debe tenerse en cuenta -seguramente el Ministerio lo ha hecho- que el tránsito que hoy existe por la salida de la madera desde Batlle y Ordóñez hasta Montevideo es impresionante, y después de las lluvias, el estado de la ruta es absolutamente lamentable. Tengo especial preocupación por ese tramo y por la seguridad de los cruces de la ruta con la vía en los pueblos, porque son muy peligrosos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor Diputado habrá escuchado que la ingeniera García hizo referencia a la inversión que se piensa hacer en la Ruta Nº 7, a los puentes que se van a mejorar y a las intervenciones en los cruces de los centros poblados. Todo esto se hará, precisamente, teniendo en cuenta lo que el Diputado establece.

Lo que sucede es que es muy posible que el deterioro acumulado no se pueda superar en un solo Período. Vamos a ir viendo cómo hacemos. Nosotros tenemos una red que está más o menos atendida, que es la red primaria, que consta de unos 7.000 kilómetros; está regular la caminería secundaria, hasta 8.700 kilómetros, y después está la caminería terciaria y la departamental, a la que debemos ayudar. ¡Claro que hay muchos caminos en el país que están mal! Pero eso, que ha sufrido un proceso de acumulación, lo revertiremos poco a poco. Empezamos con restricciones de recursos y, por lo tanto, el camino se hace más pesado.

Nosotros no queremos sembrar expectativas que después se conviertan en frustraciones. Queremos decirles exactamente en lo que estamos.

SEÑOR TROBO.- Esa ruta, entre otras, es utilizada como alternativa por el transporte de carga porque no tiene peaje; ese es un dato importante. Quienes usan esa ruta porque no pagan peaje, están sobredimensionando su uso y castigando a quienes tienen que utilizarla porque no tienen más remedio.

Francamente, no sé si el Ministerio no tiene que pensar en que en esa ruta tiene que haber un peaje. Hay que ser franco y hablar de esos temas, porque es muy fácil decir que no hay plata para arreglarla. Quizá sea difícil decir que pongan un peaje, pero es una alternativa que hay que pensar, porque lo dicen las personas y empresas que se sirven de esas rutas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Registramos la sugerencia, vamos a estudiarla y aprovechamos a desmentir que haya intención de ubicar un peaje en el kilómetro 97 de la Ruta Nº 13, lo que también se escucha.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Diputado Posada.

(Interrupción del señor Representante José Carlos Cardoso)

SEÑOR PRESIDENTE.- Esto es un desorden y ustedes mismos lo originaron. Habíamos llegado a un acuerdo, y se rompió, por lo que no puedo dominar el debate. El señor Diputado Posada fue el que acordó determinado mecanismo junto con el señor Diputado Amorín Batlle; sin embargo, el primero que repregunta es el señor Diputado Posada.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Es verdad que podemos hablar toda la tarde sobre el artículo 178 y el señor Ministro dijo que estaba disponible hasta las 5 de la mañana. Podemos hablar sobre rutas, puentes y yo quiero llegar al tema de Rocha para hablar de las Rutas Nos. 19 y 15. Pero aquí tenemos que hablar en principio del artículo 178, en cuanto a lo que define globalmente, que es el dinero que el Ministerio presupuesta y el tope que el Poder Ejecutivo le pone.

Como bien me sugirió el señor Diputado Posada, no se lo pone en el artículo 178, sino en los artículos 31 y 32. De manera que tampoco lo arreglamos con un aditivo.

Quiero hacer un análisis global del Presupuesto que presenta el Ministerio y cómo lo afecta el tope, para después avanzar en las rutas, en los puentes y en los detalles que todos tenemos interés en conocer. Por eso sugerí que el señor Ministro hiciera una presentación global del artículo 178 y después nos permitiera hacer valoraciones sobre el contenido, para luego empezar a hablar en particular.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ya terminé de hacer la presentación global; lo que está escrito, está escrito.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- El artículo 178 establece los topes a la ejecución al proyecto presupuestario del plan de inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me parece que tenemos que hablar globalmente de lo que usted diseñó, de lo que su Ministerio diseñó y de lo que efectivamente va a pasar en el correr de los cinco años.

Si uno va al planillado -donde figura la suma año a año- y hace la suma de las inversiones previstas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -voy a hablar en términos gruesos-, se llega a un Presupuesto -

página 1, Inversiones Proyectadas, análisis por Inciso, todos los financiamientos remitidos por la Contaduría General de la Nación- de $ 25.884:794.000, o sea, US$ 1.000:000.000. Ese es el Presupuesto de inversiones que presenta el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene un tope de ejecución del 58%, y no solamente por el artículo 178, sino también por los artículos 31 y 32.

Desde nuestro punto de vista se ha hecho un Presupuesto realmente impresionante. Los procesos de ejecución presupuestal en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, desde la reinstalación democrática hasta ahora, nunca superaron los US$ 500:000.000. El ex Ministro Cáceres trajo al Parlamento hace cinco años un Presupuesto de US$ 800:000.000, que ni por asomo pudo ejecutar.

Además, este Presupuesto está hecho en función de un volumen de ejecución y de una estructura, de un diseño que realmente sorprende. Si hubiéramos analizado este Presupuesto una década atrás, cuando el Ministerio se hacía cargo de todas las cuentas de las rutas, de los planes de mantenimiento y de las nuevas, podríamos establecer una comparación proporcional, en el sentido de que hay un Ministerio que está haciendo una proyección de inversión muy importante. No nos olvidemos de que en el proceso de ejecución presupuestal no están las rutas que han sido tercerizadas, que son llevadas a cabo con un diseño y una forma distinta. No tenemos las Rutas Nos. 9 y 5 y buena parte de la 1 y la 3. Al Ministerio se le ha descolgado buena parte de su infraestructura y, sin embargo, el Presupuesto se eleva de una manera sorprendente.

El señor Ministro dice que sugiere facultar al Poder Ejecutivo a que levante el tope por su iniciativa; precisamente, ese tope tiene varios cerrojos que ha puesto el Ministerio de Economía y Finanzas para que sea el Parlamento el que levante la ejecución, y el artículo 31 lo establece con absoluta claridad. Toda la discusión a partir de ahora apunta a entender qué es lo que queda por el camino, teniendo en cuenta que ustedes hicieron un Presupuesto de US$ 1.000:000.000 y el Ministerio de Economía y Finanzas les dice que solo van a ejecutar el 58%. Porque US$ 400:000.000 de reducción no es poca cosa. ¿Qué es lo que no se va a hacer? ¿Qué es lo que no se va a ejecutar?

Este planillado, este diseño de obras, esta presentación independiente de rutas es una virtualidad, en la medida en que supongo que el Presupuesto que ustedes presentan está hecho para respaldar eso. Pero el monto no va a ser ejecutado porque tiene topes. Por más que facultemos al Poder Ejecutivo en este artículo, el 31 es un nuevo cerrojo que impide al Ministerio utilizar más recursos de los que el Presupuesto lo habilita. Nos parece que hay una enorme distancia entre lo que el Gobierno plantea como estructura global del Presupuesto y lo que trae el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Lo más importante es saber qué es lo que no se va a hacer. ¿Qué es lo que va a quedar por el camino? Mucha cosa va a quedar por el camino, porque US$ 400:000.000 es mucho dinero.

Esta es la discusión global, porque no tiene sentido empezar a analizar si se puede hacer un puente acá o allá, porque de pronto está dentro de la poda y no va a poder ser ejecutado.

A fin de llegar al fondo de la cuestión, estuve analizando las inversiones en mi departamento, para tener una medida más chica del país, y notoriamente hay una proyección a 2008, a 2009 en el plan de mantenimiento.

He estudiado los proyectos 855 y 750, el de mantenimiento, el de la Dirección Nacional de Vialidad, pero me parece que primero tenemos que resolver eso, porque la diferencia que hay entre lo que el Ministerio proyecta, el sueño del Ministro, y lo que el Gobierno dice que va a poder ejecutar, es muy importante.

SEÑOR TAJAM.- Quiero aclarar que el artículo 31 se refiere solo al gasto primario y no incluye intereses ni inversiones. Tiene razón el señor Diputado en cuanto al artículo 32.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, eso está planteado como lo analiza el señor Diputado José Carlos Cardoso. Trabajamos sobre la base de lo que eran, a nuestro entender, las necesidades que el país tenía en este período. Sobre esa base se fueron ordenando los distintos trabajos a realizar en las distintas rutas y zonas del país. Posteriormente, todos esos sueños -más que sueños, necesidades- a conquistar, a construir, pasan por la prueba de la realidad. Y la prueba de la realidad es que la disponibilidad que tiene el país determina restricciones que hemos explicado en distintas oportunidades.

Por un lado, están las restricciones que surgen del proyecto de Presupuesto para la utilización de recursos propios, están las soluciones que se pueden buscar, como la que mencionaba el señor Diputado José Carlos Cardoso en cuanto a la posibilidad de que organismos como la Corporación Vial asuman determinadas obras con financiamientos especiales, y también está el trabajo intenso por procurar armar algunas concesiones de obra que podamos sacar al mercado para aliviar, precisamente, los recursos presupuestales e invertirlos en otras obras.

Es cierto que los números que tenemos como punto de partida hacen poco probable que se pueda avanzar en la concreción de un cien por ciento de esta propuesta presupuestal, pero lo que sucede es que nosotros preferimos esta formulación, más allá de los riesgos que bien señala el señor Diputado José Carlos Cardoso; lo contrario era resignarnos a quedar encerrados en este punto de partida, en estas posibilidades del día de hoy y renunciar a pelear recursos adicionales, que nos parece que debemos hacerlo, que conviene no solo al estado de la obra pública del país, sino al funcionamiento de la economía del país en su conjunto.

También es cierto que el trabajo realizado, en este caso en particular por la Dirección de Vialidad, procura tener un ordenamiento calificando prioridades. Por lo tanto, existe la posibilidad de saber qué es lo que está primero y qué es, en definitiva, lo que va quedando del otro lado del corte.

No obstante, el análisis que hace el señor Diputado José Carlos Cardoso es el reflejo de una situación que efectivamente es así.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Nos sorprende un poco esta presentación del Presupuesto, porque es el único Ministerio -por lo menos de los que hemos analizado y de los que tenemos conocimiento- que ha traído el Presupuesto que quiere hacer. Todos los demás Ministros han pasado por el libro de quejas y han dicho: "Tenía noventa artículos y traje seis", "Teníamos muchas más ideas, pero no vinieron, porque el Ministerio de Economía y Finanzas" -que era el gran podador- "no me las dejó poner", y así sucesivamente.

En este caso es totalmente distinto. A usted, señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Ministro de Economía y Finanzas le dejó poner todo lo que usted quería y soñaba; no podó su proyecto.

Entonces, ¿quién nos va a decir cuál es la realidad? Digo esto porque la diferencia entre US$ 1.000:000.000 y US$ 600:000.000 es bastante grande. Nosotros debemos transmitir a la gente una realidad y decirle qué es lo que se va a hacer en este quinquenio, y no el doble.

No sé si aquí hay exceso de imaginación, de ganas o de sueños del señor Ministro, ni entiendo por qué el Ministerio de Economía y Finanzas, que ha sido tan cruel con todos los demás, no lo ha sido con este. ¿Qué hay detrás de todo esto? Eso es lo que me pregunto.

En el día de ayer estuvo ANEP y dijo: "Nosotros pedíamos tanto y el Gobierno nos dio esto; estamos dispuestos a quedarnos con lo que nos da el Gobierno", y prácticamente retiró su propuesta. Su caso es distinto, señor Ministro; usted nos presenta el doble de lo que le va a dejar hacer el Ministerio de Economía y Finanzas.

Vamos a entender este tema. Sé que quedan pocos días para que empecemos a votar este proyecto, pero sería conveniente que el Ministerio nos hiciera llegar qué es lo que va a estar y qué es lo que no va estar, de acuerdo con los topes presupuestales. Usted debe saberlo; puede ser que haya alguna pequeña diferencia, pero ya tiene que saber qué cosas no se van a hacer si realmente solo puede hacer el 50%.

Por supuesto, el Ministerio de Economía y Finanzas queda muy mal parado. No sé la fuerza que tendrá usted como Ministro; se ve que es grande, porque le dejan poner todo, aunque tal vez, después no se lo dejen hacer. Queremos que este sea un Presupuesto real y no virtual.

Quizás el Ministerio ya tenga preparada -tiene programas de todo tipo- una lista de las obras que no se van a hacer. Hay Diputados del interior que me han planteado las obras que se proyectan para su departamento, nos hemos tomado el trabajo de buscarlas y están en el planillado. El Diputado del interior se queda contento porque tal obra de su zona está en el Presupuesto. Pero, ¿cuándo le vamos a decir que sí, que está, pero no va?

Me parece que presentar un Presupuesto de US$ 1.000:000.000, siendo que se van a ejecutar US$ 600:000.000, no es muy acorde. Si uno escucha, por ejemplo, al Ministro Mujica, advierte que es impresionante cómo se queja todos los días; no hay vez que uno prenda la radio y no lo escuche quejándose de que le faltan cosas. Y se vio: de noventa artículos, creo que trajo seis o siete.

Entonces, vamos a precisar. Si usted nos promete que en los próximos días nos llega la lista de cuáles serán las cosas que se suspenden, cuando votemos vamos a tenerlo claro; hay votos que se logran pensando en este plan, pero después las cosas son distintas.

Por otra parte, usted ha cambiado de posición y ahora está a favor de la Corporación Vial, de la megaconcesión o del nombre que se le quiera dar. Esa experiencia fue mala, sigue siendo mala y no creo que se consiga financiamiento, porque tiene muy poco para dar. Lo único que va a tener para dar será la recaudación de la Ruta Interbalnearia, que se podrá afectar por algún crédito, pero es muy poco; o sea que por ahí no van a venir recursos ni siquiera para mantener las obras que debe soportar la megaconcesión. Por supuesto, acá no están los US$ 1.000:000.000, sino que están aparte.

Por lo tanto, solicito al Ministro que, si puede, nos haga el listado de lo que no va a ir, de cumplirse con las restricciones. Si las cosas mejoran, se incluirán en determinado orden, pero queremos partir de una certeza sobre qué es lo mínimo que se va a hacer en el quinquenio si las variables -como la recaudación, o sea, las cuatro o cinco variables que se han tenido en cuenta- son las previstas. Si las cosas mejoran y la recaudación aumenta mucho más, las metas se irán incluyendo y ojalá se llegue a los US$ 1.000:000.000. Pero presentar un Presupuesto así, tan optimista, sabiendo que se van a ejecutar US$ 600:000.000, no resulta correcto.

En consecuencia, me gustaría saber por qué usted lo pudo hacer y los demás Ministerios no; tiene que haber una explicación sobre por qué usted pudo poner todo lo que quería su Ministerio y los demás no pudieron poner ni la mitad. Usted me dirá las razones y yo voy a aceptar la explicación, porque me imagino que será razonable. Asimismo, si se cumple un 58%, me gustaría recibir un listado de lo que no se haría.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Mi preocupación, en función de mi responsabilidad, tiene que ser la de contribuir a que la Comisión de Presupuestos tenga todos los elementos que de mi Cartera dependen. No me meto en el tema de si se vota o no, porque tengo la obligación de darle información a usted, independientemente de ello y, por lo tanto, esa no es la cuestión; no estoy en el tema de cómo se vota.

Según cómo se mire, también uno puede decir que la mayor crueldad es hacer un trabajo como el que hemos realizado, procurando alcanzar lo que estamos convencidos que necesita el país para ponerse en marcha como queremos y soñamos, y después encontrarnos con la realidad del artículo 178 que establece topes y limitaciones que están muy lejos de eso. Usted también decía que por acá pasaron otros Ministerios y Ministros y que todos se quejaban del Ministerio de Economía y Finanzas que es el que reparte las cartas. La verdad es que me resulta un halago que usted señale que no me quejo y lejos de hacerlo, por el contrario, duplico la apuesta. Hago el esfuerzo por recorrer distintos caminos para no estar, ni siquiera hoy, resignado a cerrar marcador y decir: "Hasta acá llegamos".

Además quiero hacer unos comentarios. Antes de venir para acá estuve en una reunión en la que procurábamos ver si podíamos armar un sistema que tuviera la posibilidad de ser presentado a la concesión, con la idea de liberar recursos del propio Presupuesto y de la Corporación Vial del Uruguay para atender parte de ese programa, porque de lo contrario no podremos hacerlo.

Además, tenemos algunas otras ideas en este sentido que estamos trabajando a distintos niveles para avanzar con esos recursos lo más lejos posible sobre esa lista de obras que consideramos hay que pelear por hacer.

Comprendo perfectamente lo que me dice en cuanto a que si, por otro lado, nos quedamos solo en un abanico de presentaciones que están lejos de la realidad, usted pierde referencias y necesita información certera. En ese sentido, comprometo el trabajo de ordenamiento de las distintas obras según un criterio de prioridad y determinando niveles para que ustedes puedan tener una referencia más cierta. Pero les pido que me permitan seguir peleando por las obras que se necesitan y ustedes saben que para pelear por eso, si yo mismo me pongo un tope, ya estoy perdiendo. También les pido que me permitan pelear como lo hacía recién, con la sugerencia de esa cláusula, más allá de las limitaciones y de los efectos, porque estoy tratando de encontrar

los caminos para sumar recursos a lo que, si no, por cierto, será insuficiente para las aspiraciones del Ministro, pero lo que es más importante: para el país y para las necesidades de la gente.

Entonces, esta es la explicación que, como ven, es muy directa, sin excusas. Nosotros perfectamente podríamos revisar esa lista y ordenarla según las prioridades, poniendo determinadas referencias que les permitan saber a ustedes cómo avanzan en la medida de los recursos, pero creo que lo que propongo, precisamente, es no quejarme y no darme por vencido en la necesidad de conseguir recursos porque se necesitan. Además, el país precisa mucho más que recursos presupuestales para generar la actividad económica que los uruguayos necesitan; yo no sé si este mecanismo puede servir.

SEÑOR POSADA.- Estas referencias nos hacen recordar a Almafuerte en aquello de: "No te des por vencido ni aun vencido". Digo esto porque la limitación que establece el segundo inciso del artículo 178 realmente significa una limitación muy fuerte. Imagino lo que piensa el Ministro, pero quiero hacer una advertencia en el sentido de que la Corporación Vial pueda estar emitiendo obligaciones negociables que ayuden, por ejemplo, al financiamiento de obras a nivel nacional. Sin embargo, este inciso segundo está estableciendo una limitación a las fuentes de financiamiento. En ese inciso se refiere que los montos establecidos son totales, por lo que comprende el financiamiento local y externo. Creo que allí hay una cota bien fuerte que, de alguna manera, es la que puede poner una barrera a los sueños que ha planteado el Ministro al desarrollar el planteamiento de carácter general.

Este simplemente es un comentario, porque creo que es buena cosa que se esté pensando en que la Corporación Vial, a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo, pueda emitir obligaciones negociables. Me parece un momento muy interesante para hacer una emisión de esa naturaleza y que por allí se debe caminar, además de contar con otros instrumentos como el típico de concesión de obra pública, como también por la vía de creación del peaje en algunas rutas donde no los hay. Esa es una posibilidad de hacer obra pública en materia vial que es bien necesaria.

Hoy se nos invitó por parte del Presidente a no intervenir, pero queríamos reflexionar sobre algún tema que aparece, por lo menos, esbozado en las expresiones del señor Ministro y que, en todo caso, queríamos ver hasta dónde está previsto su desarrollo e implementación en el programa vial.

El señor Ministro decía que hay que buscar el desarrollo del corredor de integración regional entre Fray Bentos y Río Branco. En las versiones taquigráficas de este Parlamento debe haber muchas expresiones de quien habla, fundando la idea de que la Ruta Nº 14 tiene una importancia vital para la integración de nuestro país en el que, si uno lo analiza, la mayor parte de su población vive en la frontera, sobre el Río Uruguay; en el sur, sobre el Río de la Plata, o en la frontera con Brasil, pero con un interior realmente vacío. La Ruta Nº 14 tiene, en ese sentido, una posibilidad estupenda, aunque lamentablemente no está culminada. Precisamente, el puente sobre el río Yi, del que hoy estábamos hablando, es fundamental para el desarrollo de esa Ruta y en ese tramo coinciden las Rutas Nº 14 y Nº 6. ¡Si será importante lo que estábamos hablando! Está claro, a mi juicio, que en la visión de integración del país, esta ruta es la que debería generar el verdadero "corredor bioceánico", tal como se lo llama, en el tramo que va desde Mercedes hasta la Ruta Nº 8. A partir de allí parece razonable que desde la Ruta Nº 8 -si no me equivoco después continúa la Ruta Nº 17- hasta Río Branco se transforme en la unión de Argentina con Brasil. Si pensamos, inclusive, en algún puente alternativo al Puente Colonia-Buenos Aires, puede ser perfectamente la ruta que una la provincia de Buenos Aires con el sur del Brasil. Desde ese punto de vista, nos parece bien importante el desarrollo de esta ruta.

Además, esta Ruta Nº 14 que termina en La Coronilla -pensando en la necesidad de Uruguay de desarrollar realmente un puerto de aguas profundas-, también tendría a través de esa vía una posibilidad bien importante.

Cuando uno piensa el Uruguay en términos de largo plazo y de una estrategia de desarrollo, esta es una ruta fundamental. Por eso, nuestra consulta es qué parte de la consolidación de la Ruta Nº 14 estaba prevista concretamente en este Presupuesto. Hemos visto algunas referencias, pero nos parecía importante que hubiera una expresión por parte de las autoridades del Ministerio en cuanto a los objetivos para desarrollar durante el quinquenio.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Enseguida voy a pedir a la ingeniera García que informe sobre lo previsto para la Ruta Nº 14.

Creo que parte de nuestras referencias figuran en las versiones taquigráficas, en las que incluimos la Ruta Nº 14 expresamente. Se trata de una estrategia para ver cómo el desarrollo del país tiene que complementarse; me refiero al tradicional embudo hacia Montevideo y a lo que hoy demanda la integración regional y latinoamericana, inclusive, la actividad comercial, más allá de nuestro continente. Pero, ¿qué pasa? Con estos recursos que tienen límite -lamentablemente- tenemos que procurar terminar algo de ese corredor de integración que necesitamos.

Sin perjuicio de que pueda haber otras opciones más aptas, tenemos una situación: la mayoría de la carga que proviene de Brasil llega por el Chuy; todavía sigue siendo el Chuy. Sin embargo, cada vez que hablamos con Brasil, nos dicen que el Chuy no es un corredor que ellos tengan que priorizar. En realidad, esa es la única ruta que tenemos más o menos preparada como corredor en toda su extensión. Por tanto, si recibimos la señal de que se va a priorizar la vía Colonia-Yaguarón y el ingreso por Río Branco, tenemos la necesidad de preparar corredores que nos permitan dar respuesta con los medios que tenemos. Por eso hemos priorizado seguir completando una serie de puentes y de tramos que todavía no están en condiciones a nivel de las exigencias internacionales, porque es lo que tenemos más a mano. Esto no significa no valorar que el desarrollo deberá tener otras opciones, sino tratar de optar por lo posible, sobre todo, cuando ya teníamos comprometido un corredor internacional con determinadas posibilidades de financiamiento que terminaba en Colonia. Hemos dado batalla y ya hemos empezado a recibir señales. Inclusive, en un reciente reportaje al embajador de Argentina en Uruguay se vuelve a confirmar que el Gobierno argentino da señales positivas para este cambio, respecto a la priorización del Puente y de los recorridos de este corredor que desemboca en Argentina. Si bien han llegado esas señales, no podemos decir a los organismos internacionales ni a nuestros vecinos: "Cambiamos todo esto y nos vamos para otro lado". Por tanto, corregimos lo que consideramos sustancial y estamos avanzando para ver si podemos atender las otras opciones. En la medida en que se puedan superar estas pruebas, podremos ir dando respuesta -nosotros o quienes vengan- a una infraestructura de un Uruguay concebido de una manera diferente, preparándolo mejor para el desarrollo de su economía.

SEÑORA GARCÍA.- Como bien conoce el señor Diputado, la Ruta Nº 14 está segmentada entre jurisdicción nacional y departamental; obviamente, nuestra acción es sobre la jurisdicción nacional. La inversión prevista es de US$ 28:000.000 para el quinquenio y se atenderían 233 kilómetros.

Los tramos que más atención recibirían en cuanto al mantenimiento -hablo de obras de rehabilitación- serían los siguientes. Me refiero al tramo que va de Mercedes hasta Arroyo Grande. Se ha previsto una tarea de rehabilitación parcial para el puente sumergible. También hay obras previstas para el tramo entre Ruta Nº 8 y Averías. Como el señor Diputado sabe, está en ejecución el tramo Trinidad-Durazno; allí se están haciendo carpetas asfálticas con inversiones muy importantes.

SEÑOR BOTANA.- El señor Ministro ha manifestado la necesidad -esto es evidente de acuerdo con lo dicho por los señores Diputados González Álvarez y José Carlos Cardoso- de captar rubros para poder completar el programa de obras. En el propio Plan Quinquenal de Obras que se hizo llegar a esta Comisión, se habla de la necesidad de realizar modificaciones al contrato con la Corporación Vial del Uruguay para hacer posible la captación de recursos con el objetivo de realizar las obras comprometidas en el marco de la concesión que no se han podido concretar hasta el presente.

En el articulado del Presupuesto presentado no hay ninguna norma que involucre algún aspecto vinculado a esta cuestión, aunque no tiene necesariamente por qué estar aquí. En la medida en que estamos aprobando fondos para la ejecución de un Plan Quinquenal -sabemos que dentro de ese Plan se manifiesta la necesidad de modificar este contrato-, nos gustaría conocer alcances y formas de la modificación prevista.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, no tienen que estar en el Presupuesto. Inclusive, si hubiésemos podido, habríamos incorporado algunas. Pero a veces los tiempos no coinciden y hay más de un tema que, si es necesario, deberemos promover en un proyecto de ley distinto.

Ya realizamos algunos cambios en la Corporación Vial; inclusive, hemos hecho modificaciones en su integración y en su relacionamiento con la Dirección Nacional de Vialidad, lo que se regula a través de la modificación de los contratos entre estos organismos.

Estamos buscando recursos. El señor Diputado mencionaba la emisión de obligaciones; estamos analizando esa posibilidad, pero esta tiene determinados límites y plazos porque no la queremos hacer de cualquier manera y no queremos envilecer papeles.

También estamos buscando formas de financiamiento propias de la Corporación Vial. Precisamente, relacionadas con esas formas de financiamiento propias de la Corporación Vial, pueden surgir las modificaciones adicionales. En ese sentido, lo que se ha estado trabajando no nos ha permitido llegar a un término que diera la posibilidad de incorporar algún artículo en este Presupuesto. Pero, reitero: si de la gestión que se está realizando surgiera algún financiamiento particular, propio de la Corporación, promoveríamos las modificaciones necesarias a través de un proyecto de ley separado.

También existen otras ideas. Por ejemplo, algunas están vinculadas a la reforma tributaria que, como ustedes saben, se va a promover en el país más adelante. Aspiramos a que en ella se dé un tratamiento especial en lo que respecta a las obras de infraestructura. En la medida en que esa reforma tributaria tendrá que ser una ecuación que cierre los distintos rubros de la economía del país, veremos de qué manera podemos participar favoreciéndonos de ese mecanismo. También hemos tenido oportunidad de compartir experiencias de otros países.

Además, surge la posibilidad de que en la negociación con los organismos multilaterales de crédito, el buen cumplimiento de Uruguay pueda recibir como contrapartida un premio que debería invertirse exclusivamente en obras de infraestructura, pero no de cualquier tipo, sino en determinadas obras muy precisamente definidas y confirmadas.

Estas son algunas de las ideas que estamos manejando.

(Interrupción del señor Diputado Trobo)

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro dijo que iba a hacer llegar un aditivo a la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Los haré llegar todos juntos.

El artículo 179 ya lo discutimos en la sesión anterior. Surge claramente su alcance y su motivación; hay una gran dispersión de bienes del patrimonio ferroviario. Luego de algunos estudios y de algún asesoramiento externo estamos procurando fortalecer el ente ferroviario, como forma de evitar su debilitamiento hasta la agonía, para poder proponer después el otro artículo, que nos permitirá realizar la transformación; así lo aspiramos.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Tengo una duda; creo que ya la planteé en la sesión anterior.

Quisiera saber si un porcentaje de estos $ 262:000.000 será destinado obligatoriamente a reparar las vías. Creo que en la idea anterior, cuando esto pasó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se había destinado un porcentaje para reparar las vías. Si fuera así, considero que se trata de una norma positiva. Veo que una de las ingenieras está asintiendo con la cabeza.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se trata exactamente del mismo monto porque se está transfiriendo lo mismo que se transfería, dividido entre los recursos humanos y el funcionamiento y las inversiones. De todos modos, esto sigue resultando insuficiente -como ha quedado demostrado-, y es necesaria la otra alternativa.

En virtud del artículo 180 pedimos autorización al Parlamento para que la Administración de Ferrocarriles del Estado participe en asociación con capitales privados en la construcción, conservación y explotación del modo ferroviario. En este sentido, promovemos que se nos dé una autorización general -no espantosa, pero sí muy amplia- para procurar llevar adelante, fundamentalmente, una asociación, formando una empresa que funcione en el derecho privado para la carga, sobre todo, forestal. Ese es el objetivo principal y exclusivo. Debemos decir sí que no queremos quedar limitados en cuanto a la forma que pueda tener este tipo de asociación o empresa, ni en la posibilidad de incorporar alguna otra modalidad o actividad. La idea es que

esta empresa sea la que fundamentalmente asuma la operación y la administración de los servicios de carga forestales.

SEÑOR POSADA.- Tenemos una preocupación con respecto a la constitucionalidad de este artículo. Es claro que el Estado puede asociarse -no hay ningún impedimento para que lo haga-, pero esa asociación tiene que seguir los lineamientos establecidos en los incisos tercero y cuarto del artículo 188 de la Constitución. Para nosotros ese es el camino natural para la asociación de una empresa pública como lo es AFE.

En ese sentido, el artículo 188 establece que la autorización debe hacerse por ley -el Presupuesto es una ley; por lo tanto, en este caso no habría ningún tipo de inconveniente-, por mayoría absoluta del total de componentes de cada Cámara -tampoco habría problemas-, pero agrega: "[...] autorizará en cada caso esa participación [...]". Es decir que lo que se está presuponiendo es que el Poder Ejecutivo va a presentar una ley para autorizar cada una de las asociaciones. El camino a recorrer sería el que está establecido en el penúltimo inciso de este artículo.

SEÑOR TROBO.- En la misma línea del señor Diputado Posada -aunque no era ese el enfoque que yo le iba a dar-, quisiera saber cuáles son las actividades que están previstas... Perdón, voy a formular mi pregunta con un prólogo.

En el Presupuesto nosotros autorizamos gastos para determinadas obras, realizaciones y actividades, por algo se acompaña el Presupuesto con los programas de los Incisos. Acá se pide que AFE pueda hacer cosas con privados. El señor Ministro nos dejó claro -lo volví a leer esta mañana- que no había una predeterminación en cuanto a si el capital mayoritario era de AFE o de los privados. Creo que es importante tener en cuenta esto. Ahora, yo pienso que en la instancia presupuestal tiene que saberse para qué se está pidiendo la autorización. ¿Es para hacer las vías? ¿Es para reparar lo pasos de nivel? ¿Es para comprar trenes, máquinas o vagones? ¿Es para organizar la logística? Lo que queremos saber es qué va a hacer AFE en el futuro y, como lo va a hacer con privados, nos gustaría saber cuáles son los emprendimientos que este organismo va a lanzar en cada una de sus áreas para que se puedan desarrollar.

Pienso que después de seis meses de gobierno, el Poder Ejecutivo debe tener claro qué va a hacer con el ferrocarril; habló tanto acerca del ferrocarril que me parece que a esta altura tendría que tenerlo claro.

A mi modo de ver, esta es la instancia en la que tenemos que saber. Hace unos días pregunté al respecto y se me contestó que no me lo podían decir. Bueno, ¿hay empresas interesadas? ¿Cuáles son? Se me contesta: "Bueno, no podemos decirlo porque todavía no hay nada concreto". Está bien, pero por lo menos díganme a qué se dedican, qué es lo que están proponiendo a AFE, o si es AFE la que un día va a decir: "Miren, para quienes estén interesados están todos planes". Eso es lo que tenemos que saber, sin perjuicio de la discusión jurídica respecto de la autorización legal que establece la Constitución para el caso en que la empresa pública deba asociarse con empresas privadas.

A mí me parece que este es un tema muy importante, sobre todo porque venimos hablando de la capacidad del Presupuesto para desarrollar la infraestructura vial y nos encontramos con que el sustituto de esta puede ser volver al transporte de carga del ferrocarril. Entonces, me parece que tiene que quedar claro hacia dónde va el Gobierno y qué quiere hacer en ese sentido.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- En el mismo sentido de lo expresado por el señor Diputado Posada, creo que esto tiene que ser materia de una ley; es más: tiene que ser materia de una ley, pero de una ley individual, para cada caso, no de una ley de Presupuesto. Digo esto porque si la ciudadanía no comparte este importante cambio en la manera de pensar que ha tenido el Gobierno -capaz que las comparte y también ha cambiado y está de acuerdo con estas privativaciones- no va a poder recurrir estas normas, porque las leyes de Presupuesto no se pueden plebiscitar, juntando firmas y lo demás. Si es una ley independiente entonces sí se podrá hacerlo, lo que de repente es sano. Si la ciudadanía ha cambiado, como aparentemente ha cambiado el señor Ministro, y ahora estas cosas son buenas y las quiere hacer, que las haga a través de una ley individual, caso a caso. No hay ninguna duda de que tiene la mayoría en el Parlamento -cincuenta y dos votos en la Cámara de Diputados y los suficientes en el Senado- y podría entonces sancionar la ley. Así, si la ciudadanía sigue pensando lo mismo, podrá

recurrir la ley, y si ha cambiado, la ley seguirá firme y será mucho mejor para el Ministro porque tendrá un respaldo.

Esto que nos están pidiendo en forma genérica es inconstitucional y creemos que no debe evitarse que el pueblo se pueda pronunciar en un plebiscito utilizando el mecanismo que expliqué u otro. Como dije, poner estas cosas en una ley de Presupuesto es evitar el pronunciamiento popular que ha estado en contra de todas las asociaciones que han surgido. Bueno, está bien: como bien ha dicho alguien, eran de otros Gobiernos, y ahora la gente va a estar a favor. Bueno, pero hagámoslo dejando la posibilidad. Si se hace, no se juntan firmas y no hay plebiscito, mejor, más respaldo tendrá el Gobierno.

Esto lo dice la Constitución, y si no lo dijera, es obligación moral de un Gobierno que ha cambiado de manera de pensar, proceder como señalamos para que el mismo instrumento que utilizó en una cantidad de circunstancias se pueda volver a utilizar ahora, a favor o en contra, pero siempre con las cosas claras.

No hay ninguna duda de que hay grandes cambios en el Gobierno porque dentro de pocos días vamos a estar votando la Operación Unitas, con respecto a la cual durante veinte años se estuvo en contra. Puse un ejemplo; puedo poner más, pero me voy a quedar solo con este.

Como decía, hay grandes cambios en la concepción ideológica del Gobierno, pero en este caso de las asociaciones vamos a proceder con total tranquilidad. Si la gente quiere juntar firmas y que se vote, que lo haga; si no junta firmas y no vota, no interesa.

SEÑOR ASTI.- Quiero dejar dos constancias con respecto a lo que decía nuestro estimado Diputado preopinante con respecto a cambios en la fuerza política que hoy es Gobierno. Quiero recordar al señor Diputado que por resolución del Congreso de nuestra fuerza política se ha establecido que la asociación de las empresas públicas es un camino válido para mejorar la gestión de las empresas públicas, con la salvedad de que no cualquier asociación es la indicada.

Por otro lado, más allá de que opinemos que la presentación de la ley debe ser caso a caso, los artículos del Presupuesto pueden ser motivo de recurso, como se demostró con los artículos 612 y 613 del presupuesto anterior, que fueron cuestionados por la ciudadanía y luego de que estaba todo pronto para que se votaran, fueron anulados por una decisión de la coalición de Gobierno de ese momento.

SEÑOR BOTANA.- Veo como muy buena cosa que el capital público y las empresas públicas se asocien con el capital privado; veo también muy bien -creo que es importante- la evolución en el pensamiento. Creo que es importante el hecho de que vayamos cambiando; lo dijo el señor Ministro aquí en su comparecencia anterior. Ha cambiado, ha evolucionado y eso es buena cosa. Ahora, también es cierto que acá hay una voluntad popular manifestada y que cuando la gente votó al partido político del señor Ministro lo hizo con un programa de Gobierno que no decía estas cosas. Hubo gente que salió a juntar firmas contra la asociación de AFE y en defensa de su patrimonio. Me pregunto en qué medida es legítimo que los dirigentes políticos se arroguen el derecho de cambiar lo que comprometieron frente a la ciudadanía, y me parece que en este caso de manera grave. Sinceramente, veo bien la asociación de las empresas públicas con el capital privado -lo dije-, pero lo que no veo bien de ningún modo es la entrega de los bienes públicos a la administración privada. De eso debemos prevenirnos.

Creo que desde este Parlamento podemos habilitar la asociación de AFE en proyectos concretos para explotar un área de negocios, para hacer inversiones y por diversos motivos. Lo que no podemos hacer es asociar AFE, hacerla participar en sociedades mayores ni meter a los privados adentro de ella para que al final terminen aprovechándose del beneficio de sus bienes, el uso de los recursos públicos o el uso de sus derechos, para generar la simiente de un gran estado de corrupción en el país. Creo que de esto debemos aprender.

No solo la empresa pública debe participar como socio mayoritario. Ese es un tema, pero además debe guardar su más absoluta independencia y actuar de manera separada. No podemos en ningún momento confundir el uso de los recursos y quiénes los administran.

Creo que lo primero que tenemos que hacer es limitar en este artículo la cuota parte del patrimonio de AFE que puede integrarse a un proyecto concreto. Considero que no puede superar la mitad y, si por mi gusto fuera, no debería sobrepasar en ningún proyecto concreto siquiera un tercio de los bienes de AFE. El Presidente de AFE me manifiesta su coincidencia con lo que estoy diciendo. Espero que en este caso suceda lo mismo que ocurrió en este Parlamento en oportunidad de la comparecencia del señor Secretario de la Presidencia de la República, con quien pudimos cambiar el texto de algunos artículos, en la medida en que se iba aclarando el sentido de lo que decíamos; de esa forma nos pusimos de acuerdo para evitar una serie de riesgos

Podríamos votar este artículo pero limitándolo a un tipo de proyectos, definiendo las circunstancias, el modo y la cuota parte del patrimonio de AFE que se podrá comprometer. De lo contrario, podemos perder AFE y poner en riesgo bastante más que el patrimonio de esa Administración.

En estos días en Uruguay estamos tratando de salir de un negocio que fue sin duda bien intencionado pero infructuoso para los uruguayos: la incursión de ANCAP como estacionera en Argentina. No entremos de nuevo en lo mismo. Debemos tener claros los límites de la asociación de lo público con lo privado, las condiciones en que debe darse y de qué modo. Así, sin duda, podremos evitarnos dolores de cabeza y riesgos, mucho más cuando no se trata de una obra concreta. Veamos lo que significa asociar negocios enteros, cuánta interacción, oportunidades y riesgo hay cuando se involucra todo lo que conlleva un negocio. Distinto es asociarse de manera completa para el desarrollo de determinada cantidad de kilómetros de vía. Eso es otra cosa porque sería una inversión concreta y no habría tantos inconvenientes. El problema radica en todo lo que alguien podría aprovecharse del Estado en un marco de asociación completa y general de una empresa pública. Tenemos que preservar los espacios de independencia. En esto he creído desde siempre y en función de ello he actuado como militante político y como ciudadano.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Francamente, creo que el Parlamento no está en condiciones de votar un artículo de este tipo, si pretendemos que de la lectura del texto del artículo surjan cosas mucho más concretas. Se pide una autorización a los efectos de que AFE participe con privados en una amplísima gama de proyectos. El artículo 180 establece que "La participación se llevará a cabo por intermedio de una o más sociedades anónimas (...)". Es decir que podrían constituirse varias sociedades anónimas y hacerse varios negocios, en diversas participaciones. No sabemos en qué porcentaje participarían, pero sabemos que serían sociedades anónimas, naturalmente, de derecho privado, que no tendrían ninguna de las limitaciones que tienen las empresas públicas para contratar y que para ellas no regiría el TOCAF. Es decir que le estamos dando a AFE posibilidades enormes.

Para poder opinar definitivamente sobre este tema la autorización debe ser clara. Tendríamos que dar una autorización para asociarse de determinada forma, con porcentajes de participación definidos y para realizar una tarea concreta. En ese caso, si nos convence, estaríamos en condiciones -como lo estuvimos siempre- de votar afirmativamente sin ningún inconveniente. No estamos en contra de ello. Hemos estado siempre a favor y no hemos cambiado ahora que somos oposición. Por lo tanto, si nos dicen claramente qué es lo que se pretende y entendemos que es bueno para el país, estaríamos en condiciones de apoyar este artículo. Por eso le estamos pidiendo al señor Ministro que nos aclare, en el texto del proyecto, en qué condiciones y para qué se pretende asociar a AFE.

SEÑOR MAHÍA.- En el período pasado acompañamos una iniciativa popular que proponía la derogación de los artículos 612 y 613 del anterior Presupuesto, vinculada a la pérdida para el Estado de lo que significaba ANTEL. Eso estaba enmarcado dentro del Presupuesto pasado y, sin embargo, se entendió entonces -supongo que también ahora porque es de la misma naturaleza- que era un artículo recurrible por la ciudadanía. Tanto es así que los mismos que votaron ese artículo en el Presupuesto pasado después propiciaron rápidamente una ley derogatoria, antes de que el pronunciamiento popular se llevara adelante, cambiando la situación.

Evidentemente, si algún partido político se siente con ganas y con fuerza de acompañar a quien desee -si es que alguien lo desea- modificar este artículo, en el futuro caso de que sea definitivamente ley, y tiene suficiente peso y convocatoria ante la opinión pública como para llevar adelante una campaña en ese sentido, sin duda alguna lo podrá hacer.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Vamos a centrar el tema. Estamos hablando de cualquier cosa.

SEÑOR MAHÍA.- Creo que el señor Diputado Amorín me pide una interrupción.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Estaría encantado de hablar sobre la historia del planeta, pero estamos tratando el artículo 180, le hemos pedido al señor Ministro Rossi que fuera breve en su exposición y lo fue. Estamos intentando llevar bien el tema. Si quieren discutir sobre los artículos 612 y 613 del pasado Presupuesto y de cosas anteriores, no tenemos ningún problema, pero se trata de saber cuál es el contenido de este artículo para ver si lo vamos a votar o no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Otros señores legisladores también incursionaron en otros temas. De todos modos, la Mesa sugiere que los señores Diputados se ciñan al tema.

SEÑOR MAHÍA.- Sé que las jornadas de los colegas en la Comisión son agotadoras y uno viene solo cuando se trata el Inciso que le corresponde, pero el estimado señor Diputado puede revisar luego la versión taquigráfica y verá la referencia que algunos colegas hicieron a estos temas y a supuestos cambios de posición de la fuerza política que integro.

Por lo tanto, retomo este tipo de análisis y digo que si algún sector de la sociedad, por este artículo o por cualquier otro, intenta llevar adelante algún tipo de iniciativa popular mediante la cual quiera revocar o cambiar alguna decisión del Gobierno, sin duda tiene absoluta legitimidad, y si alguna fuerza política se siente con la fuerza suficiente para acompañarlo y hacer de esto su propia causa, por coincidencia, me parece fantástico.

Siento que hay un dejo, porque supuestamente antes sosteníamos determinadas posiciones, pero en la oposición parece ocurrir algo similar. Advierto una especie de enojo en cuanto a que algunas iniciativas que parecen coincidir con parte del discurso de algunos sectores de la oposición cuando estaban en el Gobierno, ahora, en una nueva posición política, aparentemente incomodan.

Hago esta precisión en lo que refiere a la posibilidad de que esos artículos sean recurribles.

SEÑOR CAL.- Coincido plenamente con las expresiones de algunos parlamentarios preopinantes. Quiero expresar la gravedad que, a mi juicio, configuraría esta amplitud o redacción tan genérica del artículo 180, principalmente cuando refiere a la asociación con una o más sociedades anónimas. Esto estaría aparejando el grave peligro de que una asociación pueda estar constituida por una o más sociedades anónimas. Si revisamos la normativa que rige en el derecho privado, observamos que una sociedad anónima se puede componer, en su integración interna, de otras sociedades anónimas y esto conllevaría el grave peligro de disminuir sustancialmente la participación del Estado -de hecho y realmente- en estas nuevas sociedades miradas en un todo, como un conjunto económico.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cambiar, por cierto que cambiamos y también tenemos distintas responsabilidades; eso también nos ayuda a cambiar. Pero, con estas intervenciones, está claro que hemos cambiado todos y que todos estamos proponiendo instrumentos que tal vez antes no conocíamos tan ampliamente como ahora; esto se da, precisamente, porque las posibilidades del cambio nos han permitido conocerlos. Yo lo reconozco así y los Diputados que piensan en la posibilidad de promover determinadas consultas populares siempre tan saludables, seguramente también han aprendido a utilizar esos instrumentos que necesitan de lo más importante, que es la opinión y el apoyo de la ciudadanía.

Creo que acá hubo algunas observaciones legales y jurídicas sobre las que nosotros tenemos mucho interés en apreciar y en ver cómo podemos superar, ajustando la propuesta a lo que necesitamos para avanzar y no más allá de lo que necesitamos. También es cierto que la historia de AFE y del ferrocarril en Uruguay ha permitido un conjunto de tentativas con distintas modalidades. Por cierto, podríamos decir que se ha agotado el muestrario en esta materia y que nosotros en realidad no estamos inventando absolutamente nada, sino que estamos reordenando, para procurar encontrar un camino que necesitan el ferrocarril y el país.

Ahora, este camino que proponemos lo queremos recorrer dando todas las explicaciones y recurriendo a todas las instancias de consultas -lo más amplias que sean- de la ciudadanía; lo queremos hacer sin entregas, sin componentes, sin negociados, sin favorecer a determinados particulares. En la historia del ferrocarril y en el esfuerzo por juntar su patrimonio, hemos tenido que superar situaciones como la donación, por parte de jerarcas, de materiales ferroviarios por iniciativa propia. Este tipo de cosas muestra qué grado de descomposición hubo en todo este proceso. Estamos hasta tentados de tener una instancia para compartir. En materia de asociaciones desastrosas para el país y de asociaciones con distintos porcentajes de participación de privados, ¡por favor! Vengo de una reunión en la cual discutí, procurando esfuerzos para ver si logramos salvar la comprometida situación de PLUNA después de diez años de asociación publicitada con bombos y platillos, que está dejando los tornillos sueltos por ahí.

Digo esto porque es parte de la justificación de por qué queremos hacer y cómo lo queremos hacer.

Creo que tal vez los señores Diputados no hayan entendido que nosotros estamos, como algunos dicen, volviendo atrás, involucionando, porque queremos reagrupar todo el patrimonio ferroviario en un artículo para que el Ente Autónomo vuelva a existir y no sea un sello sin contenido. Y lo estamos haciendo, porque necesitamos recuperar la mayor parte de ese patrimonio que se dispersó, se distribuyó y se malorganizó. Pero ese patrimonio reunificado no va a estar en condiciones de poner en funcionamiento una modalidad ferroviaria, no porque sea cero -hay cosas muy valiosas-, sino porque es necesario hacer inversiones que van bastante más allá de las previstas en el Presupuesto, que fueron insuficientes en el Período anterior y que seguirán siendo cada vez más insuficientes si seguimos por este camino.

|Sin perjuicio de esto, también podríamos comentar que determinados financiamientos específicos que dieron una oportunidad a la recuperación ferroviaria en el Período anterior, fueron desviados -como el Plan Forestal financiado por el Banco Mundial- hacia otros objetivos y el ferrocarril siguió esperando.

Quiere decir que sobre esto hay elementos. Como esto es insuficiente y como notoriamente -los Diputados han manejado las cifras- el Estado uruguayo no tiene los recursos para promover esas inversiones, estamos procurando poner en marcha una modalidad diferente de asociación para la conformación de empresas privadas, sociedades anónimas, efectivamente, pero diferentes en su composición.

Este estudio no es improvisado. Quienes estuvieron asesorando a Uruguay durante años en esta materia, el Banco Mundial y el BID -como hace pocos días hizo público en algún órgano de prensa- realizaron estudios para ver qué alternativas teníamos en materia ferroviaria. De esos estudios surge la necesidad de fortalecer el tronco y de promover las asociaciones, pero no de la operativa ferroviaria. ¿Saben una cosa? La vida demostró que nadie está dispuesto a asociarse con AFE -hay llamados a licitaciones frustrados para hacerse cargo de la reparación de los rieles o para hacerse cargo del modo ferroviario a su cuenta y riesgo-, pero sí hay interés -hemos hecho un estudio de quienes potencialmente estarían interesados- en crear una empresa o empresas que tomen la gestión y la operación de la carga, muy especialmente la carga forestal. Y el negocio de la carga es lo que se va a manejar por parte de esta asociación, que desde luego va a vender fletes, por los que va a recibir una remuneración, y tendremos la obligación de cumplir con los servicios que comprometemos. Con el resultado de esas operaciones hemos estado viendo una modalidad que nos permita mejorar la infraestructura -como hace el panadero, agarrando cada vintencito para destinarlo al mejoramiento de la panadería-, que vuelvo a repetir que está hecha bolsa, pero que a pesar de eso no es cero; es el patrimonio que tenemos.

En función de esto, lo que estamos promoviendo es la autorización para formar esta empresa de carga. No tendríamos inconveniente -habida cuenta de que compartimos que se necesita mayoría especial- en hacer una precisión en el artículo 180, si fuera necesario, estableciendo que se trataría de una asociación y con determinado objetivo. ¿Por qué pusimos más de una? Porque también esto fue inventado antes. Existieron proyectos de operaciones al mismo tiempo de más de una empresa, y es posible que eso facilitara la solución del problema del compromiso de participación de particulares, cuando hay sectores de competencia que quieren participar en la modalidad y contribuir, pero no quieren integrar una misma sociedad con los competidores del mismo sector.

Entonces, estábamos buscando alternativas que nos permitieran hacer confluir, en el fortalecimiento de la carga y en el del ferrocarril, esas asociaciones. Inclusive, hasta existe la posibilidad de participación de sectores que hoy ya tienen la expectativa de procesar su carga por el ferrocarril, pero que individualmente no tienen el peso suficiente para poder participar de la operación del conjunto de la carga. Me estoy refiriendo,

por ejemplo, a los sectores que transportan granos en determinadas zonas del país y que han hecho planteos muy fuertes de compromiso para participar en este proceso.

A lo mejor, si no nos queda otro camino que el de precisar el artículo 180 para cumplir con la exigencia constitucional, tengamos que recurrir a algunas variantes que nos permitan garantizar la participación, cada uno en su medida, de todos los que necesitamos que contribuyan en este objetivo.

Esa es la idea que hemos estado manejando y estas son las dificultades que tenemos.

SEÑOR POSADA.- En este tema tenemos coincidencias en cuanto al objetivo de poner al ferrocarril nuevamente en carrera, y esto no es de ahora sino desde hace mucho tiempo. Creemos que Uruguay es rehén del transporte de carga por carretera, y esto es un peligro latente. A su vez, tiene un costo importante en materia vial que no aparece reflejado en el costo de los peajes. Esa es una realidad. Si hiciéramos una comparación entre los costos que tiene uno y otro caso, realmente veríamos que la tan mentada eficiencia no se verifica. Desde ese punto de vista y en lo que tiene que ver con el fondo del asunto, estamos de acuerdo.

El tema es lo formal, y no es menor. Claramente, lo que establece la Constitución es que tiene que haber una autorización en cada caso. Es decir que tendría que haber una empresa privada que conjuntamente con AFE constituyeran una sociedad y, en definitiva, establecieran una asociación. Ese es el camino que maneja la Constitución de la República en los incisos tercero y cuarto del artículo 188. Establece la posibilidad de que el Estado participe y da la garantía de que los representantes- en este caso a la Administración de Ferrocarriles del Estado- van a tener que guiarse por las normas de los Directores de los entes autónomos y servicios descentralizados, pero hay libertad en ese sentido. Lo único que fija es un camino desde el punto de vista institucional, y es el que no aparece contemplado en el artículo 180, así como está redactado. Eso es lo que queríamos señalar.

El artículo 180, tal como está redactado, se parece mucho más a los artículos de la Ley Nº 16.211, de 1992, que propició, entre otras cosas, la privatización, por ejemplo, de ANTEL y que, como el señor Ministro recordará, fueron derogados. Por ejemplo, el artículo 2º derogado, establecía: "La Administración Central y los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados podrán autorizar, contratar o subcontratar con terceros la ejecución de otras actividades de sus competencias que no constituyan cometidos esenciales del Estado ni servicios públicos o sociales. Como parte de tales autorizaciones y contratos se podrá asimismo transferir o constituir derechos reales y personales respecto de sus bienes. En el caso de Entes Autónomos y Servicios Descentralizados se requerirá para ello resolución dictada con el voto favorable de cuatro integrantes cuando el Directorio tenga 5 miembros y de la unanimidad en los Directorios de 3".

La norma prevista tiene similitud con la que acabo de leer. En todo caso, el camino que tenemos que seguir, participando del planteo de fondo, es el que prevén los incisos tercero y cuarto del artículo 188 de la Constitución de la República.

Esa era la constancia que queríamos dejar, porque consideramos que ese es el sentido en el que debe trabajarse para modificar este artículo, que tiene que ser mucho más preciso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero preguntar al señor Diputado si las aclaraciones que hicimos a este respecto están en el camino de superar esa observación.

SEÑOR POSADA.- Creo que están en el camino, pero hay que ser mucho más preciso en cuanto a la redacción, porque la Constitución habla de autorización en cada caso.

SEÑOR TROBO.- Quiero referirme a algún comentario que hizo el señor Ministro, porque la discusión política la vamos a dar donde hay que darla, en las Cámaras. Ahí diremos que ustedes cambiaron y la gente se va a dar cuenta de que ustedes cambiaron. Eso está muy claro. No estamos diciendo que vamos a hacer un plebiscito a una norma que le permita al Estado hacer las cosas que tiene que hacer de acuerdo con nuestra línea de acción. Lo que estamos diciendo es que ustedes hicieron plebiscitos contra normas iguales a esta. Nosotros no cambiamos. No es que no estemos de acuerdo; estamos de acuerdo, pero lo que nos llama la atención es que ustedes hayan cambiado tan

rápido y, sobre todo, que las autorizaciones que se solicitan sean de tal generalidad que precisamente estén en contra de la concepción que hasta hace muy poco tiempo manejó el sector político que hoy gobierna. Eso es así. Si ustedes han evolucionado hacia la realidad porque llegaron al Gobierno y se dieron cuenta de que lo otro era una quimera, quiere decir que nos están dando la razón. Nosotros estábamos en el Gobierno antes y les estábamos diciendo: "Miren, las cosas hay que hacerlas de este modo". Ustedes decían que no. El día que llegan al Gobierno dicen: "Ah, como llegamos al Gobierno, las cosas hay que hacerlas de ese modo". Además, no es solamente usted el que lo dice; el abanderado de esa tesis, que cada treinta o cuarenta y cinco días hace una contratapa de "Búsqueda" diciendo lo mismo, es el Subsecretario de Economía y Finanzas. Es el encargado en el Gobierno de decir que ahora, como están en el Gobierno, no van a hacer las cosas que hicieron cuando estaban en la oposición. Expresa, además, que ahora que están en el Gobierno van a hacer las cosas que antes no querían que se hicieran, porque no habrá plebiscito, ya que no lo apoyarán. Esa es la realidad.

Pero yendo a lo que importa, quiero señalar que nosotros tenemos el propósito de trabajar sobre una norma que tenga precisión.

Todo lo que el señor Ministro nos decía en cuanto a cuáles son las características de lo que entiende que debería hacer AFE con privados, se puede escribir y poner en un papel. Se puede establecer: "La actividad del transporte de carga con ciertas características, condiciones y con determinada carga". Sería muy bueno señalarlo porque, además, nos demostraría de qué modo el Ministerio que tiene a su cargo, nada más ni nada menos que el transporte en general, va a ir balanceando el uso de uno u otro de los modos de transporte.

Respecto a la fórmula de participación del sector privado con el Estado, nosotros no vamos a cambiar de opinión; inclusive, en lo personal he radicalizado mi posición, si de algo sirve que se lo diga. Creo que el Estado puede ser propietario de los bienes, pero el régimen en el que tiene que brindar su actividad debe ser el del derecho privado. En eso también hay opiniones coincidentes, porque lo ha dicho parte del Gobierno, por lo menos algunos de los miembros del equipo económico.

Esa es nuestra posición al respecto. Por supuesto que una vez que el señor Ministro nos proponga algo, trabajaremos sobre eso para acompañarlo, si satisface nuestra visión en ese sentido.

SEÑOR BOTANA.- Simplemente, quiero señalar cuatro aspectos.

A este artículo hay que ajustarlo y definir el objeto, la forma, cuál es el límite del riesgo que va a asumir el Estado -encuadrarlo y limitarlo bien- y después limitar, topear el porcentaje del patrimonio del ente que se compromete a través de esta norma. Creo que eso es lo que deberíamos buscar para llegar a una redacción que sea aceptable y buena para todos, coincidiendo con los objetivos que aquí se han manifestado.

Dejo constancia de que lo mejor sería discutir esto rápidamente en una ley separada, en la medida en que es una transformación importante. Sin embargo, requiere un proceso de discusión pública que permita una participación que aliente de por sí el involucramiento, y la capacidad de conocer las formas en las que participen los privados. De este modo, seguramente será bastante más exitoso el camino que vamos a recorrer, que si lo incluimos como un artículo más en una ley tan amplia como la del Presupuesto Nacional.

Sinceramente, me gustaría la discusión amplia de este tema, porque haríamos las cosas bien y tendríamos la gran oportunidad de establecer una política de Estado de modo ejemplar, política a la que venimos llegando rápidamente en lo que significa la asociación pública con lo privado.

Partimos de fuertes diferencias, de nuestra idea de la necesidad de participación de las personas y de mayor eficiencia del Estado en la gestión de los recursos, contra un "no" rotundo a toda participación, a toda posibilidad de que se inmiscuyera la actividad privada en la pública. Ha habido tal crecimiento de la propuesta, ha sido tan rápido el pasaje del "no" a la participación, que ahora nosotros, que siempre quisimos algún tipo de participación, estamos limitando esta que nos propone el artículo. Entonces, ¡qué linda oportunidad sería discutir y ponernos de acuerdo respecto a lo que debe ser hasta una política general del Uruguay en cuanto al modo de asociar lo público con lo privado!

SEÑOR ASTI.- Quiero hacer una simple acotación.

Estamos discutiendo y a veces se hacen alusiones políticas con respecto a los cambios que ha tenido la fuerza política que hoy está en el Gobierno. Ya manifesté que debe irse a las resoluciones de esa fuerza política con respecto a las asociaciones de las empresas públicas, que están escritas mucho antes de que estos temas se dieran.

Obviamente, también tenemos que considerar los cambios que se están dando -eso sí lo manifiesto- en quienes en Períodos anteriores redactaron y votaron autorizaciones expresas para participar en sociedades o consorcios de capital público o privado, radicados en el país o en el exterior, que tenían por objeto la prestación de determinados servicios públicos.

En este sentido quiero hacer una referencia, y pido disculpas al señor Presidente de AFE, pero creo que cuando se habla de cómo ha reaccionado la ciudadanía y algunas fuerzas políticas de este país ante el intento de conceder bienes y servicios de determinadas empresas, también debemos valorar que hay una diferencia cualitativa entre las empresas de tremenda importancia estratégica y eficiencia, como pueden ser la de telecomunicaciones -que muchas veces se ha llamado "la joya de la Corona"-, y AFE, con la situación en la que la encontramos, en la que prácticamente sus servicios no existían, y ahora estamos intentando devolvérselos al país, luego de que durante varios lustros se la llevó a su desaparición.

Creo que ese es el punto de partida que hoy debe ponerse de manifiesto. Estamos partiendo de la base de plantear una asociación de algo que prácticamente como servicio público no existe: el transporte ferroviario. ¿Por qué? Porque se destrozó disciplinadamente; así se quiso hacer y así se hizo durante varias gestiones de los Gobiernos anteriores, de distintos partidos políticos, pero como siempre se actuó en coalición, ese fue el designio: destruir el ferrocarril, favoreciendo otras opciones de transporte. En el proyecto que se está presentando se intenta recuperar ese patrimonio nacional prácticamente desde cero.

SEÑORA KECHICHIÁN.- Me parece que el intercambio es rico.

Efectivamente, es un artículo que tiene mucha polenta en el sentido de que plantea algo bien interesante, pensando en ese Uruguay que tenemos que mirarlo hacia adelante; me parece que esa debe ser la primera responsabilidad de los gobernantes y no el revoque o el destrozo del día de hoy. Creo que hay que mirar para adelante y ver qué precisa este país. Creo que eso es lo que pone el artículo sobre la mesa.

Por otra parte, quiero dejar la misma constancia política que manifestó el compañero Asti. Nunca en ningún documento de la fuerza política que hoy gobierna ustedes podrán leer que estamos en contra de asociarnos con privados. Sí hemos hecho un debate a lo largo y ancho de todo el país sobre algunas empresas que a nosotros nos parecen absolutamente estratégicas; nunca se hizo con AFE, sino con ANTEL, con ANCAP, donde la vida ha demostrado que hay algunas asociaciones que han sido tan ruinosas que han hecho perder al país más de un plan de emergencia. Ejemplo de ello es la asociación con Sol Petróleo y ni qué hablar de los US$ 70:000.000 o más que hemos perdido en estos años con PLUNA.

De cualquier manera, me parece que el intercambio es interesante, porque entre todos estamos definiendo algo sobre lo que, por lo que se ha dicho acá, todo el mundo está de acuerdo, aunque hay algunas puntualizaciones en cuanto a la redacción. Por lo que he escuchado decir a los señores Diputados Botana y Posada, hay una intención bien clara -salvo el señor Diputado Trobo, quien ha radicalizado su posición- de parar nuevamente en este país a AFE juntando los pedazos que han estado desparramados en el país durante estos últimos años; eso es lo que se está haciendo. Algunas de las demás cosas que se han planteado me parecen lógicas; por lo tanto, sigamos trabajando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quedó registrado y que el señor Diputado Trobo no cambia; le reconozco esa virtud.

(Interrupción del señor Diputado Trobo)

——Tengo como virtud cambiar permanentemente y aprender; estoy aprendiendo mucho. Dejamos dicho cuáles eran los criterios que manejamos para perfeccionar el artículo, si eso es posible.

Lo que se procura con el artículo 181 es el ordenamiento de una franja que es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y hoy no existen normas que permitan regularla. Se refiere a la utilización del suelo, del subsuelo y también del espacio aéreo.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Quiero hacer dos preguntas.

Aquí se autoriza al Poder Ejecutivo, no al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿Cuál es el organismo que va a recaudar, a partir de los emprendimientos e instalaciones que autorice el Ministerio? Hago esta consulta porque no será el Ministerio el que va a recaudar sino el Poder Ejecutivo.

Por otra parte, no entiendo bien en qué están pensando al hablar del "vuelo de la faja de dominio público de las rutas nacionales". ¿Qué tipos de actividades pueden desarrollarse allí que va a generar la posibilidad de cobrar un canon?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Puede haber carteles publicitarios, por ejemplo. En realidad, al no estar regulado, se pueden desarrollar distintas actividades.

Más allá del objeto recaudador -esas recaudaciones deben ir a Rentas Generales y podrán tener o no una significación-, hay otro tipo de problemas. En la medida en que se van concentrando servicios en el suelo y en el subsuelo de las rutas, se van transformando en una dificultad que después termina encareciendo las obras que debe realizar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hay distintos tipos de canalizaciones que van ganando espacio desordenadamente y que se entrecruzan. Determinadas obras requieren que se remuevan esas instalaciones y esa remoción tiene un costo y, frecuentemente, se genera una discusión sobre quién tiene que hacerse cargo. Entonces, aspiramos a que a partir de esto se pueda establecer determinado ordenamiento.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Comprendo perfectamente. Entonces, no es el Ministerio el que va a recaudar para sí, sino que será el Poder Ejecutivo.

En cuanto al vuelo de la faja de dominio público, ¿ustedes han pensado que algunas zonas o rutas sean pasibles de arrendamiento a los propietarios de los terrenos? Hay zonas donde este vuelo de la faja de dominio público es muy grande. ¿Han pensado, por ejemplo, en pasarlo para uso productivo, por el sistema de arrendamiento, a los productores que tienen frente a la ruta y reducir la faja costera?

SEÑOR POSADA.- Está entendido el objetivo que se plantea el Poder Ejecutivo, particularmente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero después de haber escuchado al Ministro me surge alguna preocupación.

El Ministro habló, por ejemplo, de cartelería como una posible utilización de esta faja. Hay una vieja discusión sobre lo que inciden los carteles en los accidentes en las rutas. Es una vieja discusión. Y creo que asiste razón a quienes piensan que ese es un elemento de distracción para el conductor. Por tanto, sin perjuicio de que me parece importante el artículo en todos los aspectos que tienen que ver con la coordinación y en cuanto al uso del subsuelo y demás -todo eso es compartible-, dada la responsabilidad que tiene esa Cartera en materia de circulación vial por el país, me parece que un elemento de esa naturaleza podría ser contraproducente y, en ese sentido, queríamos hacer esta reflexión.

SEÑOR BOTANA.- Me preocupan algunos casos; por ejemplo, si este artículo habilita la instalación de algún tipo de negocio en el área comercial o industrial en la faja de dominio público de las rutas nacionales. Tenemos algunos ejemplos en ese sentido. Hemos visto la instalación de estaciones de servicio; hay casos muy cercanos a la capital. Entonces, pregunto si la idea que se maneja es arrendar ese espacio público a efectos de que se realice algún tipo de negocio. En ese caso, habría que ver qué tipo de autorización estamos dando porque no puede ser absolutamente genérica.

SEÑOR ASTI.- Consulto si se puede precisar mejor el texto cuando se habla de "suelo, subsuelo y vuelo". A mi entender, debería hablarse de espacio aéreo y no de vuelo para ser coincidentes con las expresiones suelo y subsuelo.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esta historia tiene el objetivo que recién expliqué, que tiene que ver con el ordenamiento del subsuelo y las consecuencias que frecuentemente tienen sobre la utilización del suelo. Lo que sucede es que quienes perfeccionaron la redacción creyeron que faltaba la definición de espacio aéreo, vuelo o como se le llame; entonces, se utilizó la expresión vuelo. No figura porque se haya pensado en cartelería ni en ningún tipo de publicidad especial sino en la utilización para determinados anuncios de servicios, que son los que están previstos por la normativa y no otros.

La utilización para publicidad no está admitida en el espacio de influencia de la ruta y, por lo tanto, en la jurisdicción del Ministerio. Esta publicidad debe ubicarse en los predios privados. Existe un esbozo de reglamentación que también se está perfeccionando porque era muy desordenada la colocación de cartelería publicitaria. Además, sobre la seguridad en el tránsito se está promoviendo -a nivel de este Parlamento ya se hizo, pero se va a hacer a nivel del Congreso de Intendentes y de distintas autoridades- una iniciativa reguladora, a través de un proyecto de ley separado, de la seguridad en el tránsito y la circulación.

También conocemos casos de utilización de este espacio para estaciones de servicio. No tenemos planteada ninguna situación particular por la cual se autorice el uso para ninguna función que no sea de servicio al público que circula por la vía.

No tenemos pensado la ocupación de esa franja sino su preservación. Si las actividades comerciales que se mencionan son las que uno ve al circular por la ruta y que tienen que ver con la venta de piñas o de miel, solo son propuestas artesanales, pichuleos de quienes venden allí. Todavía no ha llegado el momento de pensar en la regulación de esto. De todos modos, no estamos pensando en ningún otro tipo de emprendimiento en particular.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- ¿Pero sí se ha pensado en la fibra óptica de ANTEL, en el oleoducto de ANCAP que viene desde la boya petrolera o en el gasoducto Cruz del Sur que circulan por la faja de la ruta?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Eso ya lo hemos mencionado en la intervención anterior y lo dábamos por entendido. Efectivamente, ese es un objeto muy importante, y más importante es cuando empiezan a interferir unas canalizaciones con otras: cuando una línea cruza por debajo, por arriba o por dentro de la otra y se generan conflictos. Como esto no está regulado y como nadie tiene que pasar por ningún lado obligatoriamente para pedir una autorización, cada cual actúa de acuerdo con su propia iniciativa. Estamos procurando establecer las reglas de juego. En algunos casos se han generado conflictos importantes que amenazan con complicar las rutas más concurridas del país.

SEÑOR GANDINI.- Entendí la explicación; no entiendo qué tiene qué ver con el canon. Me parece fantástico que alguien tenga que pedir autorización y que se regule por dónde pasan las canalizaciones. Sin embargo, aquí no se dice eso; no se habla de que hay que pedir autorización, sino de que se va a cobrar un canon. Lo que se está diciendo es que ANCAP, que trae el petróleo desde la boya y pasa por la faja de dominio público de las rutas, deberá pagar un canon -no sabemos de cuánto- al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No dice que deba pedir permiso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a generar las disposiciones que nos permitan actuar sobre este tipo de fenómenos y, desde luego, hacer valer los derechos que tiene el Ministerio sobre esa faja.

El artículo 182 establece una autorización para "celebrar convenios de facilidades de pago en Unidades Indexadas en hasta 60 (sesenta) cuotas mensuales, por los adeudos pendientes de pago [...]". Esta es la consecuencia de una comprobación. Nos hemos encontrado con múltiples situaciones de personas deudoras por distintas circunstancias, de diferente época, que, cuando concurren a regularizar su deuda, aun haciendo esfuerzos importantes no pueden cumplir con la totalidad del pago, y estamos en una situación donde frecuentemente no sabemos qué hacer. En este caso pedimos un mecanismo para facilitar que los ciudadanos

puedan pagar sus adeudos y generar un instrumento que nos permita ajustar y manejar ese tipo de deudas en función de las posibilidades del deudor.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- ¿Este caso refiere al de las personas que deben tanto dinero y que se les cobra la totalidad de la deuda en 60 cuotas, ajustadas por unidades indexadas?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Así es, señor Diputado.

Por ejemplo, una persona puede estar debiendo $ 60.000 y tener $ 35.000 o $ 40.000 para pagar su deuda. Entonces, ¿qué hacemos? ¿No miramos una parte? ¿Nos olvidamos de la multa? ¿O no le cobramos nada y la persona queda mal y el Estado no recibe dinero? Por ello surge la necesidad de tener un instrumento ágil.

El artículo 183 refiere al "traslado, dentro o fuera de recintos portuarios, de embarcaciones, vehículos o cualquier otro tipo de bienes u objetos que:- 1. no cuenten con la correspondiente autorización;- 2. afecten la operativa o seguridad portuaria;- 3. que su propietario, armador, representante o responsable mantenga adeudos [...]". Esto se aplica para los puertos de la Dirección Nacional de Hidrografía y para la Administración Nacional de Puertos, en función de que existen innumerables situaciones de abandono que después generan dificultades porque hay que realizar un trámite -que a veces se hace muy largo- para lograr la autorización. En muchos casos, esto termina generando conflictos y demandas contra el Estado, en caso de que tome la iniciativa con alguna incorrección u omitiendo algún trámite.

El artículo 184 faculta al Inciso 10 "Ministerio de Transporte y Obras Públicas" a habilitar puertos turístico deportivos. Se establece la costa del Río de la Plata y del océano Atlántico en el departamento de Maldonado, comprendida entre Piriápolis y Punta José Ignacio, y la costa del Río de la Plata en el departamento de Canelones, comprendida entre el balneario Salinas y el arroyo Solís Chico.

Tenemos una estrategia, que tampoco es novedosa, en el sentido de desarrollar una serie de puertos y atracaderos deportivos y turísticos para fomentar la actividad y para atraer barcos y visitantes al Uruguay. Es necesario que estén ubicados a determinada distancia para facilitar el traslado de estas embarcaciones. ¿Pero qué sucede? Cuando promovemos la construcción de estos puertos o atracaderos -que no podemos hacer con recursos propios-, nos encontramos con que los predios que se pueden utilizar porque reúnen condiciones en la costa y en el río, en seguida entran en la especulación inmobiliaria. Si elegimos un lugar para realizar el puerto, la principal traba para concretar el emprendimiento es que los valores se transforman radicalmente.

Con esto procuramos que se designe una zona que nos permita desarrollar todo el trámite -inclusive con las habilitaciones ambientales, etcétera- para presentar luego el proyecto en concreto a la aprobación definitiva. De esta manera podríamos manejarnos durante una parte del proceso sin la necesidad de establecer un punto específico.

SEÑOR BOTANA.- Quiero comunicar al señor Ministro que presentamos un aditivo -que sería el literal c)— por el que propondríamos que se incluyera la costa de la laguna Merín en la zona comprendida desde 5.000 metros al noreste de la desembocadura del río Tacuarí hasta la laguna, y 3.000 metros por el mencionado río, medidos a partir de dicha desembocadura.

Indudablemente, este es un proyecto de alto interés para algunas zonas del país -como la nuestra-, que tiene racionalidad y da la posibilidad de explotación de un turismo que si bien no es de las dimensiones del que se prevé atraer -me refiero a la materia económica y a la cantidad de turistas- en los literales anteriores, es importante y sustantivo para los que somos de aquellas zonas, sobre todo cuando hablamos de turismo social.

Desde el punto de vista técnico, la Armada tiene estudios que habilitarían la inclusión de este literal, y no tengo dudas de que la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas también los tiene.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Comparto la inquietud del señor Ministro en cuanto a la necesidad y la importancia de crear puertos turísticos para profundizar una nueva forma de turismo, como es el turismo embarcado. Esto me parece que es algo francamente positivo.

El artículo 85 de la Constitución establece que compete a la Asamblea General habilitar los puertos en un caso concreto.

El literal A) del artículo 184 abarca prácticamente toda la costa de Maldonado. Con esto estamos diciendo que hagan puertos donde quieran en la costa del departamento, excluyendo el espacio entre José Ignacio y Garzón y entre el Arroyo Solís Grande y Piriápolis, que son muy chicos. Me parece que eso es inconstitucional.

Yo escuché el argumento del Ministro en cuanto a que si decimos que vamos a crear un puerto en determinado lugar, podemos generar una especulación inmobiliaria. Es probable que así suceda, pero prefiero que se cree una especulación inmobiliaria con el conocimiento de todo el mundo, de forma cristalina y transparente, y no que esto esté en conocimiento de cuatro personas que están atrás del proyecto. Ahí sí habría un beneficio para cuatro, cinco, diez o treinta personas vinculadas a un tema concreto.

Estoy dispuesto a votar la creación de un puerto en cualquier lugar, pero no me parece que sea constitucional aprobar una disposición que habilite a hacer un puerto en la costa de Maldonado.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Quiero preguntar al señor Ministro si ya ha habido algún planteo de gente interesada en que se habilite algún puerto en un punto determinado de la costa. Generalmente, cuando se empiezan a elaborar normas en algún sentido es porque surgió una inquietud. De ahí van surgiendo mecanismos para que hoy o mañana eso se pueda hacer.

Entonces, para nosotros es muy importante que todo el mundo sepa si hay grupos interesados en que se haga un puerto en algún lugar y si ya se han hecho gestiones en ese sentido.

Comparto lo que acaba de decir el señor Diputado Amorín Batlle; creo que se debe estudiar caso a caso. Indudablemente, si se trata de un grupo privado, seguramente habrá tomado todas las previsiones del caso y comprado todos los terrenos habidos y por haber; no estoy en contra de eso. Estoy de acuerdo con que se haga caso a caso y no a través de una autorización genérica, porque puede pasar que a los demás ciudadanos no nos guste lo que resuelva el Ministerio.

Reitero que quiero saber si hay interesados en estos proyectos y que estamos dispuestos a ir aprobando estas autorizaciones caso por caso.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- No tengo más remedio que hacer una queja zonal. Si el señor Ministro quiere una facultad -se está facultando al Poder Ejecutivo, en este caso al Ministerio de Transporte y Obras Públicas- para llevar adelante puertos turísticos o deportivos en determinadas zonas, propongo agregar un literal C) que incorpore los 180 kilómetros de costa atlántica que tiene el Uruguay, que, casualmente, están en el departamento de Rocha. Entonces, el señor Ministro quedaría facultado a habilitar un interés portuario deportivo en mi departamento, lo que me parece absolutamente razonable.

En resumen, agregaría un literal C), y estoy seguro de que el señor Ministro va a estar de acuerdo.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Acá hay un tema constitucional; no es solo de deseo. Poco a poco estamos pidiendo que el Poder Ejecutivo pueda -entre lo que está establecido en el proyecto y las iniciativas de los señores Diputados- habilitar puertos donde quiera. En realidad, lo que dice la Constitución es que quien tiene que habilitar los puertos es el Poder Legislativo, la Asamblea General. Pero a partir de ahora dejamos de lado la Constitución y en virtud de esta norma y de los agregados que se pretenden introducir en la Cámara, será el Poder Ejecutivo el que dará las autorizaciones. Adelanto mi voluntad de aprobarlas. No tengo problema en que se creen puertos; al contrario, me parece positivo y felicito al señor Ministro por ocuparse de estos temas. Sin embargo, considero necesario saber dónde se van a instalar, porque la Constitución dice que los integrantes del Poder Legislativo, los señores Diputados y los señores Senadores, son los que tienen que habilitar los puertos y no el Poder Ejecutivo. Acá lo que estamos haciendo es decir al Poder Ejecutivo que haga puertos donde quiera.

SEÑOR TROBO.- Desde el punto de vista de los antecedentes constitucionales es difícil analizar esta decisión que el Ministerio pide que le habilite el Parlamento en estas circunstancias. Solicitaría una opinión con otra profundidad.

Creo que cuando la Constitución habla de puertos no se refiere solo a la infaestructura portuaria a efectos de permitir el amarre de embarcaciones sino a un puerto en toda su dimensión, a través del cual ingresan y salen personas y mercaderías. Esto significa que debe tener determinadas condiciones, que se agregan a las de tener muelle, amarras y algunos servicios para los barcos, en este caso para las embarcaciones deportivas. Hay puertos en Montevideo que lo son a los efectos del amarre pero no para el ingreso de personas al territorio nacional ya que no tienen Aduana ni Migración.

Lo primero que debe hacer el Ministerio es aclarar por dónde va la idea. Si lo que quiere son puertos en el sentido de lo que establece la Constitución, necesariamente tenemos que remitirnos a lo que esta regla y dispone. En caso contrario, puede haber alguna opinión diferente. Pero en cualquier circunstancia creo que es importante saber qué es lo que hay previo a esto.

El señor Diputado González Álvarez preguntaba si había algún interesado. Seguramente, esta norma surge del propósito del Poder Ejecutivo de llamar a interesados para encargarse de correr con los gastos para establecer un puerto -debe tener alguna idea al respecto- o, en su defecto, es el resultado del interés de dar respuesta a una demanda de alguien que quiere hacer un puerto, lo que me parece normal y muy bueno. En ese caso, nos gustaría saber dónde se harán los puertos, de qué características serán y quién puede tener el interés. El Ministro decía que lo que quiere preservar esta iniciativa es el valor normal de la tierra para que cuando se vaya a hacer el puerto, los precios no sean desmesurados; francamente, creo que no lo resguarda.

El día que aparezca un estudio de impacto ambiental de un puerto en el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, el que tiene la tierra -al igual que el señor Ministro lo haría si fuera dueño- le pone el precio de puerto, pues ya no tiene precio de solar en una zona en la que no se está edificando. No creo que eso pueda ser un obstáculo o un elemento a considerar.

Es importante que nosotros tengamos una visión de estos temas. Si el Poder Ejecutivo quiere invitar gente a que construya puertos, queremos saber cuáles son las características, cuál es el proyecto, cuáles son las ideas y si está respondiendo a una demanda.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, desde el 1º de marzo hemos estado promoviendo la necesidad de impulsar la realización de estos emprendimientos. Algunos de ellos son incipientes, otros están abandonados, otros semi-abandonados y otros funcionan con determinadas posibilidades y determinados controles; pero ya existen en la vida del país. Nosotros queremos completarlos con otras iniciativas que surgen del estudio de las posibilidades que tiene el Uruguay y de la potencia que vemos no muy lejos de acá. Buenos Aires es una de las ciudades donde hay mayor concentración de barcos, veleros y demás,...

SEÑOR TROBO.- Ciento treinta mil.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-... lo que provoca dificultades en su utilización, en su mantenimiento, en su servicio y en su hospedaje, porque las condiciones que les pueden ofrecer del otro lado son limitadas, muy caras y en una costa que tiene características sustancialmente distintas a las nuestras.

Esta prédica comienza a tener algunas respuestas y aparecen movimientos de organizaciones, fuerzas vivas, vecinos, aficionados de Canelones, que reclaman la realización de un puerto, pero no tienen posibilidad de inversión si no es con la captación del interés de quien tenga el capital. Empiezan a promover dónde va a ser ese emprendimiento. ¿Va a ser en el Solís Chico? ¿Va a ser en el Balneario Argentino? ¿Va a ser en El Fortín? ¿Va ser en Atlántida? ¿Cuál es el lugar? En ese caso pesan las características del río en la zona, la posibilidad de construir y el costo del reparo del muelle imprescindible. Pero como ningún puerto -que en general es una obra cara- puede financiarse si no es con el apoyo de un anclaje que tiene que ver con algunas actividades comerciales, hoteleras, inmobiliarias y demás, pesa el hecho de quién tiene los predios o cómo llegar a ellos.

Nosotros hemos venido diciendo que queremos empujar la costa de Canelones, pero ¿en qué lugar? Llegado el caso, la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no va a habilitar doce puntos de puerto en la costa de Canelones porque sería una locura y porque, además, en vez de aportar estaríamos afectando severamente el medio ambiente y los vecinos no lo permitirían. Lo que estamos procurando es dar a quienes tienen distintas preferencias la posibilidad de armar la propuestas para luego hacerlas llegar.

Hemos mantenido reuniones en Atlántida, convocadas por las fuerzas vivas de Canelones, en las que planteamos nuestras ideas y recibimos sugerencias. Y aunque parezca mentira, ahí mismo surgieron los que anunciaron ser inversores interesados en analizar estos proyectos. Pero, ¿en qué lugar? Yo no voy a nombrar ningún lugar, porque si lo hago, va a haber un desequilibrio. La propuesta tendrá que llegar a través de los mecanismos que la propia ley uruguaya reconoce o a través del trámite correspondiente que quienes estén vinculados a la inversión entiendan necesario para promoverlo ante las autoridades. Esto es lo que nos lleva a nosotros a sugerir, por ejemplo, una zona de Canelones, no porque la idea sea que todo se transforme en puerto, sino porque de ahí -por cierto con el conocimiento que corresponde a la Asamblea General- surgirá el proyecto que madure en mejores condiciones para promover su realización.

Algo similar hicimos desde un principio en la costa de Maldonado, sabiendo que había un viejo problema que tenía varias puntas. Uno de los problemas era la escasez de amarras que tiene Punta del Este desde hace por lo menos diez años. Otro es el conflicto de intereses entre las distintas opiniones que había en Maldonado y en Punta del Este respecto a la utilización o no, a la ampliación o no, al comprometer o no los predios aledaños al actual puerto de Punta del Este.

Frente a esta situación sin salida planteada durante el período anterior y que generó dificultades y no permitió resolver ni avanzar en el problema, sino que por el contrario, por indefinición, lo único que se logró es que se deterioraran las condiciones del puerto existente, dijimos desde antes de la elección que nuestra propuesta era promover en la costa de Maldonado iniciativas -porque el tema es plural- alternativas.

Vamos a preservar el puerto de Punta del Este histórico, con sus características, con su identidad, con su funcionamiento clásico, con una gran belleza y riqueza. Pero también queremos que haya inversión privada y vamos a promover en otro punto; y que se largue la carrera. Y se largó la carrera, porque hay gente atenta a estas cosas y se presentaron distintas ideas. Las zonas las voy a reservar, y solo voy a dar los datos que tenemos hasta el momento. En tres puntos de la costa de Maldonado hay tres iniciativas. En uno de los casos ya se presentó una iniciativa privada y está en proceso de reserva establecido por la ley. Se está estudiando por los servicios correspondientes la resolución que tendrá que tomar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el sentido de si es aceptada o no para promover después los mecanismos correspondientes. Quiere decir que el que menos problema tiene con este tema es la iniciativa privada, porque una vez que se ponga la carrera en marcha ya tiene un lugar y sería lo de menos promover esa autorización en conjunto. Tenemos que seguir promoviendo otros puntos. No todas las promociones tienen la misma atracción, la misma fuerza ni la misma magnitud de inversión que Maldonado. Por lo tanto, este mecanismo que proponemos no es para eludir al Parlamento o driblear la Constitución sino para desarrollar la promoción de estas iniciativas sin perjuicio de cumplir estrictamente con todas las normas requeridas para la habilitación. Se cumplirá con las condiciones que las características de cada puerto ameriten. En algunos lugares no hay aduana ni otros servicios, tal vez por omisión, pero son necesarios, mientras que en otros lugares existen esos servicios. Nuestra tarea será perfeccionar los servicios que se ofrecen en los distintos puertos. Es posible que si tenemos un puerto en un lugar de Canelones lleguen ciudadanos del país, mientras que está claro que a un puerto en Maldonado van a llegar muchísimas personas que no son uruguayos ni viven en el Uruguay; por lo tanto, allí deberán estar presentes las autoridades correspondientes.

También tendremos que averiguar cuál es la situación exacta de funcionamiento de uno de los puertos más importantes del país y que desde hace muchos años está casi abandonado: el puerto del Buceo. Deberemos analizar si el personal de Hidrografía allí presente es suficiente; desde ya adelanto que no lo es. Ese también es un puerto donde pueden llegar personas que no son nacionales y no se cuenta con las oficinas correspondientes. Tendremos que ver cómo mejoramos y perfeccionamos todo esto.

¿Ustedes saben que ya hay puertos autorizados? ¿Saben que hay un puerto autorizado en Punta Brava? ¿Ustedes saben que en Punta Carretas hay un puerto autorizado?

SEÑOR TROBO.- Es sólo turístico.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Saben que en el último Presupuesto se definió una lista innumerable de puertos? En realidad, no estamos planteando nada sustancialmente distinto. El conjunto de puntos, en definitiva, nos puede llevar a la ironía que se planteaba en cuanto a que toda la costa del país estuviera designada como puerto. Creo que lo que estamos promoviendo es una facilidad útil para desarrollar determinadas zonas del país. Me parece que, habida cuenta de los antecedentes en estos temas, lo que estamos pidiendo perfectamente puede tener lugar en la consideración parlamentaria.

(Interrupción del señor Representante Amorín Batlle)

——Podemos decir que no sería una ironía sino una sorpresa. Es una realidad que hay una serie de puntos habilitados que no son puertos, no tienen apariencia de tales ni más posibilidades de serlo que los que estamos promoviendo nosotros.

En cuanto a la laguna Merín, conocemos el interés de los vecinos de la zona en potenciarla; compartimos totalmente la necesidad de hacer esfuerzos en esa dirección pero la verdad es que esa costa no tiene las mismas características ni el mismo objetivo que lo que estamos planteando. No los tiene, entre otras cosas, porque es una costa muy baja, muy llana, con algunas dificultades para definir un tramo. Podemos examinar el tema en concreto y promoverlo en la medida en que lleguemos al convencimiento de que efectivamente puede ser de utilidad hacerlo. No lo hemos tenido en cuenta porque estábamos pensando más en las costas del Río de la Plata y del Río Uruguay y porque las características de la costa de esa laguna son particulares.

En el caso de Rocha, pensamos que el gran esfuerzo hay que hacerlo en La Paloma. Allí no existe el problema de la designación como puerto. Ha sido designado y adjetivado de las más diversas formas. El problema consiste en encontrar los mecanismos para llevarlo adelante. Estamos buscando alternativas para concretar una iniciativa, no con recursos propios porque no los tenemos, pero sí contando con el interés de quienes nos puedan ayudar al mejoramiento de esa propuesta.

Ahí tenemos otra ironía, porque el puerto de aguas profundas de La Paloma tiene muelles aterrados, en la arena, y es necesario culminar esas obras que tienen gran significación y que se podrían manejar a través de otro procedimiento porque, en ese caso, la autorización es lo de menos.

SEÑOR CARDOZO FERREIRA.- Quisiera saber por qué no están incluidos los lagos de la represa de Salto Grande -donde el turismo y la pesca deportiva del lado de Argentina y de Uruguay podrían ser interesantes-, los de la represa de Gabriel Terra -en este caso me tira el departamento y conozco el esfuerzo que hace San Gregorio por el desarrollo turístico- y el de Palmar. En estos casos hay lugares muy profundos que permitirían incluirlos en este artículo.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Creo que la Comisión va en camino a habilitar un puerto en todo lugar del país donde haya un poco de agua. Francamente, esto no va con la Constitución. Estoy a favor de todo lo que ha dicho el señor Ministro. Me parece bien que haya puertos en la costa y estaríamos dispuestos a habilitarlos cada vez que se plantee si es una cuestión sensata y hay interés. No tengo ningún inconveniente. Sin embargo, estas formas de eludir la Constitución no son positivas. Por lo tanto, sería mucho mejor que se habiliten puertos concretos en Maldonado porque esto es claramente inconstitucional.

SEÑOR TROBO.- El tema de la náutica deportiva me gusta. Es más, la primera norma jurídica de fomento de náutica en Uruguay que espero que se apruebe en esta Administración, es iniciativa mía. En este momento se encuentra en el Senado.

Estuve presente en la discusión parlamentaria sobre la habilitación del puerto de Punta Carretas. Este puerto figura en Montevideo como Punta Brava. En esa oportunidad, había una empresa que quería traer pasajeros desde Buenos Aires hacia ese lugar; esta empresa era Buquebus. El proyecto vino al Parlamento y unos

legisladores, en 1990, incluyeron al artículo: puerto exclusivamente deportivo. Si se busca en la ley originaria, hubo quien quiso que ese puerto fuese exclusivamente deportivo.

Comento esto como anécdota, porque es interesante para la discusión parlamentaria. Esto quiere decir que cada vez que el Parlamento autorizó la habilitación, no solo habilitó al puerto; inclusive, en algún caso, llegó a señalar que solo podía ser deportivo.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Este artículo establece que se faculta al Ministerio a habilitar los puertos turísticos; quizás se podría hacer una modificación y establecer que se faculta al Ministerio a promover los puertos y que la habilitación siempre tiene que ser dada por la Asamblea General. De esta manera, el Ministerio seguiría como hasta el día de hoy, tratando de promover y de buscar a los interesados, y el día en que la cosa esté madura, enviaría el proyecto al Parlamento, cumpliéndose con la Constitución. Si el Ministro está de acuerdo, se lo puede hacer saber a los legisladores y cambiar esa palabra.

SEÑOR BOTANA.- Uno además de ser legislador, intenta ser representante, en este caso, de una realidad.

Hablamos de rutas y marcamos la importancia que tienen la Ruta Nº 26, la ruta del norte y la posibilidad de participar del comercio y del transporte internacionales y el Ministro nos sale con que es más importante la perimetral y la Ruta Nº 11.

También hablamos de puentes. Dijimos que hay puentes importantes para nuestro departamento; acá un Diputado pidió al señor Ministro un puente sobre la Ruta Nº 6 para integrar al país la zona de Durazno, Rivera, Tacuarembó y de buena parte de Cerro Largo. Su respuesta fue que no, ya que es más importante el puente sobre el Arroyo Santa Lucía.

Ahora le pedimos tener una humilde habilitación sobre la Laguna Merín, el Diputado Cardozo Ferreira pidió otra para Tacuarembó y el señor Diputado José Carlos Cardoso pidió una para Rocha, pero no. Lo más importante volvió a ser Punta del Este, Maldonado y la Costa de Oro de Canelones.

Sinceramente, el Presupuesto del señor Ministro es para el sur. El sur también existe; acá existe y seguirá existiendo bastante. Si sumamos esto al proceso de descentralización -sobre el que estuvimos discutiendo el otro día- que está bastante comprometido en sus recursos, vemos que también la inversión pública desde el Ministerio está altamente comprometida. A mí me da un poco de gracia, pero realmente continuamos acentuando el desequilibrio; quiero dejar constancia de ello.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En la Ley Nº 17.296 no encuentro la palabra "deportivo". El artículo 248 establece que se declaran habilitados los siguientes puertos, y viene la lista. Pero además, el artículo 251 faculta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a habilitar puertos en forma provisoria.

Lo que estoy solicitando es avanzar en el esfuerzo que por algo no fructificó aun; será porque nos faltan elementos. Estamos tratando de hacer el esfuerzo para finalmente lograr algunos objetivos que cumplan con el país, que es lo que importa.

Podemos buscar todas las vueltas, pero nosotros creemos que es importante que estas normas se abran camino para dar más fuerza al interés de quienes nos pueden ayudar, contribuyendo con estas instalaciones.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- El listado aprobado en el Presupuesto pasado decía dónde estaban los lugares y si se autorizaba al Poder Ejecutivo a hacer una habilitación en forma provisoria era para que después la Asamblea General diera la habilitación definitiva. Ese es el camino que se debe seguir, como marca la Constitución.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Están los argumentos; después se verá.

El artículo 185 establece: "Facúltase al Inciso 10 "Ministerio de Transporte y Obras Públicas" a través de la Dirección Nacional de Hidrografía a aplicar sanciones a los usuarios de los puertos bajo su jurisdicción que infrinjan la normativa portuaria. Las multas se graduarán entre UI 550 (Unidades Indexadas quinientas) hasta UI 500.000 (Unidades Indexadas quinientas mil), según la gravedad de la infracción. Las multas mencionadas se entenderán sin perjuicio de las reclamaciones civiles y penales que pudieran corresponder".

SEÑOR JURI.- Este artículo procura ordenar la administración y el funcionamiento de las distintas áreas de los puertos bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Hidrografía. Con respecto a la normativa vigente, estamos hablando de la ley de puertos, de los reglamentos portuarios o de resoluciones propias del Ministerio relacionadas con la actividad portuaria.

Esta es una necesidad de ayudar a una gestión que algunas veces no tiene más remedio que llegar a una acción de este tipo, poniendo multas por transgresiones a las normas portuarias. Ese es el espíritu de este artículo. Esto sería de mucha utilidad para ordenar y agilitar las tareas de administración que corresponden a la Dirección Nacional de Hidrografía.

El artículo 186 se enmarca dentro del mismo espíritu y complementa el artículo 236 de la Ley Nº 16.320, cuya sustitución se propone en los siguientes aspectos. Primero, las embarcaciones que han sido abandonadas por sus propietarios en áreas portuarias; segundo, embarcaciones que por su inactividad o abandono signifiquen una afectación negativa a la operativa y seguridad portuaria; tercero, embarcaciones que no hayan pagado los servicios contratados con la Dirección Nacional de Hidrografía en el plazo mínimo que allí se establece.

Asimismo, en la redacción de este nuevo artículo se aclara el concepto de embarcaciones varadas. Reitero que este es un instrumento de mejoramiento de la gestión administrativa de los puertos.

(Ocupa la Presidencia del señor Representante Asti)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Agregaría al comentario del ingeniero Juri, que sería necesario establecer, luego de: "La Dirección Nacional de Hidrografía del Inciso 10 'Ministerio de Transporte y Obras Públicas'", la expresión "y la Administración Nacional de Puertos". Cuando en el literal c) se hace mención a la Dirección Nacional de Hidrografía, otra vez habría que agregar "y a la Administración Nacional de Puertos". Y así sucesivamente cada vez que se hace mención a la Dirección Nacional de Hidrografía, porque este problema vale tanto para las situaciones que se dan en esa Dirección como en la Administración Nacional de Puertos. Como se trata de la modificación de una norma ya existente, tenemos que tener cuidado que no genere desencuentros. Entonces, pediría que se agregara, en cada uno de los casos en que se menciona a la Dirección Nacional de Hidrografía, la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Será tenido en cuenta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el artículo 187 se está pidiendo una facultad para "percibir ingresos por concepto de precio, por el traslado de vehículos o bienes en los servicios de balsas afectadas a cruces nacionales. Tales precios serán fijados por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Sé que este artículo va a motivar la preocupación de un conjunto de servicios de balsa, que responden a problemas que tiene la infraestructura de Uruguay todavía, que no ha podido resolver el tema de las comunicaciones por otros medios, como el puente. Lógicamente, me van a decir: "Pero tras cuernos, palos. Todavía que no pueden hacer el puente, quieren cobrar con la balsa". No es ese el sentido ni el objeto. Simplemente, hay algunas situaciones fáciles de identificar en lo que respecta a las balsas -que no son como la del río Cebollatí o de otros puntos de la República, que están de alguna manera disimulando insuficiencias-, por las cuales se convierten en objeto de recreación y significan un gasto.

Es nuestra intención ver si podemos mejorar esos puntos en esta temporada, agregando alumbrado y personal que garantice el funcionamiento durante las 24 horas. Para eso estamos pensando en un mecanismo de financiamiento, sin poner en riesgo ni un centésimo en los demás servicios de balsa.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Se salvará de esa tasa San Gregorio, pero no se va a salvar la Laguna de Garzón.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Más bien que es el objeto.

(Interrupción del señor Diputado Cardoso)

——Ya va a llegar el momento en que le vamos a dar una gratificación al señor Diputado José Carlos Cardoso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El artículo 188 establece: "Modifícase el artículo 17 de la Ley Nº 15.939, de 28 de diciembre de 1987, el que quedará redactado en la siguiente forma: "Todos los bosques y terrenos forestales definidos en los artículos 4 y 5 que sean propiedad del Estado a la fecha de promulgación de la presente ley, y los que adquiera en el futuro, integran el Patrimonio Forestal del Estado, quedando bajo la defensa y protección del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con excepción del arbolado existente en las franjas de dominio público de las rutas nacionales e inmuebles propiedad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que quedarán bajo custodia de este Ministerio. Los bosques y terrenos municipales permanecerán en la órbita de éstos".

Es un artículo de ordenamiento en función de algunas situaciones que se han generado y de las responsabilidades que deben ser asumidas por el Estado en lo que tiene que ver con el patrimonio forestal.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Quiero dejar una constancia. Hace diez años presentamos un proyecto de ley en esta misma Cámara -que obviamente naufragó- respecto al destino de los árboles que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene en esa faja. Todos los informes que recibimos en aquel momento indicaban que en las fajas de las rutas no debía haber árboles, por cuestiones de seguridad. En aquel momento el propio Ministerio estimó que la comercialización de la madera podía arrojar un valor del orden de los US$ 10:000.000. Ya le habíamos buscado un destino a ese dinero, pero no pudimos implementarlo. No sé qué va a hacer el Ministerio y si tiene algo pensado acerca de qué tratamiento va a dar a la forestación en las rutas nacionales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Más allá de que no estoy en condiciones de confirmar una cifra, es cierto que con esta disposición recién recuperamos la posibilidad de abordar el tema de qué hacer. Si bien en algunos casos es claro que es inconveniente la presencia de árboles en determinadas zonas de faja, hay otras situaciones que hay que definir.

SEÑOR BOTANA.- Creo que el artículo 188 es un buen mecanismo para encontrar alguna función, en lo que hace a la Ley de Presupuesto, al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Han estado bastante ausentes las funciones y potestades para el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Este artículo, que debería estar dentro del presupuesto de dicha Cartera, aparece dentro del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me imagino que el señor Ministro Mujica se alegrará de que va a poder agregar alguna función a su Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando estuvo el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se aclaró que esas funciones ya las cumple. Acá se están exceptuando las fajas de las rutas nacionales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También se están exceptuando los predios que están vinculados con propiedades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hay predios que van más allá de las franjas que pertenecen al Ministerio, sobre los que este asume la jurisdicción.

SEÑOR BOTANA.- Cuando una función del Ministerio de Transporte y Obras Públicas pasó a ser desempeñada por una Dirección del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente -me refiero a las vinculadas a la Dirección Nacional de Hidrografía- ello se estableció en el articulado correspondiente al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Sin embargo, en este caso, una función que adquiere el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se pone en el articulado de la Cartera que pierde el dominio de los bosques. Es fácilmente entendible: es por lo que dijo el señor Diputado González Álvarez al principio. Este Ministerio no ha tenido recortes y sí los ha tenido el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, y por ello se ha quejado en el seno de esta Comisión. Es un buen mecanismo y debo felicitar al señor Ministro Mujica por haberlo encontrado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La verdad es que el señor Diputado Botana nos ayuda a pasar estas horas. De la lectura del artículo se advierte que esta es una facultad que el Ministerio tiene desde la década del ochenta y que está perfeccionada para precisar el alcance. El artículo 189 establece la ampliación de la extensión de la zona habilitada para puertos de Nueva Palmira, Fray Bentos y Paysandú. Precisamente, la intención es facilitar y promover zonas de la costa uruguaya aptas para el desarrollo de actividades portuarias de tipo comercial -que nos permitirá canalizar distintos emprendimientos, inclusive privados, que de hecho están en desarrollo- en Nueva Palmira, en Fray Bentos, por su realidad actual, y agregamos Paysandú. Tal como lo reclaman los sanduceros, tenemos la aspiración de desarrollar una estrategia que aliente la participación de actividades portuarias en esa zona. Además, estamos convencidos de que se deben encontrar formas de complementación entre la responsabilidad del Estado al frente de los puertos, con la participación privada también en actividades portuarias.

El artículo 190 es una vieja norma que se rescata porque queremos promover el cabotaje nacional como una alternativa de desarrollo, precisamente, del transporte multimodal de carga. Creemos que esta norma se explica por sí misma. Pero, en definitiva, lo que queremos promover es que se elimine del último párrafo el término "derógase", porque es absolutamente innecesario y hace referencia a la Ley Nº 15.103. Tememos que con el término "derogación" estemos destapando algo que no conocemos. Pensamos que si ese término se elimina, perfectamente el artículo 190 tomará vigencia.

Por el artículo 191 se autoriza al Poder Ejecutivo a determinar el precio a abonar a las empresas de transporte de carga. Aclaro que en vez de decir "el precio a abonar a las empresas", debería establecerse "el precio a abonar por las empresas"; hay un error. Entonces, el artículo quedaría: "Autorízase al Poder Ejecutivo a determinar el precio a abonar por las empresas de transporte de carga a las que se les otorguen permisos especiales de circulación, tanto por exceso de dimensiones como por exceso de peso, los cuales requieren de un control para preservar la seguridad vial [...]". Después establece cómo se remunera a los funcionarios.

Quisiera pedir al ingeniero Genta que informe si está regulado lo referente al transporte de sustancias tóxicas o químicas o si tendría que agregarse a esta disposición.

SEÑOR GENTA.- La custodia que se hace para el transporte de mercaderías peligrosas ya esta regulada e incluida; no es necesario agregar nada más a esos efectos.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Entiendo perfectamente la redacción de este artículo, pero quiero saber quién hace esto ahora. ¿La Policía Caminera? ¿Quién acompaña a un camión con una cosechadora que es más grande que la ruta? Es decir: se le va a cobrar al camión una tasa y lo acompañará un funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; ahora lo hace la Policía Caminera, si entiendo bien.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ya lo hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene un servicio especial para esto, pero según lo que se traslada, en algunos casos tiene un costo muy importante, porque significan transportes muy especializados en algunos casos. Eso es lo que se está procurando ajustar, proveer un instrumento para colocarlo a cargo del interesado en hacer el transporte y que no termine cayendo bajo la responsabilidad del Estado.

El ingeniero Genta podrá informar sobre los artículos 192 y 193.

SEÑOR GENTA.- El artículo 192 pretende autorizar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Transporte, a cobrar hasta 20 Unidades Reajustables por los permisos, certificados y autorizaciones que expida. Básicamente, esto está destinado a buscar un

equilibrio con respecto de los permisos especiales que se otorgan a las empresas extranjeras, que hoy no se está cobrando por expedir, y resarcir a la Dirección Nacional de Transporte de los costos que insume el estudio para otorgarlos y su efectiva expedición. Ese es el espíritu.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Lo que dice nuestro invitado no es lo que expresa el artículo, que establece: "Autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de transporte a cobrar hasta UR 20 (veinte Unidades Reajustables) por los permisos, certificados o autorizaciones que expida", a cualquiera. Pasa de 5 UR a 20 UR; multiplica por cuatro el costo.

La explicación que nos da el ingeniero Genta es razonable, pero al final del artículo podríamos poner coma y agregar: "a las empresas extranjeras que solicitan determinado tipo de permiso". Pero al no decirlo, es una autorización absolutamente genérica.

SEÑOR GENTA.- No es únicamente a las empresas extranjeras. Lo que pretendía aclarar es que básicamente se aplicaría sobre las empresas de transporte internacional de cargas extranjeras a las que hoy no se les cobra nada. Sí se cobra a las empresas nacionales por un montón de trámites y certificados que se expiden, que también requieren que se actualice su valor, porque en muchos casos son valores de $ 20 y $ 30, que es necesario actualizar para que cubra, por lo menos, el trabajo que hay detrás. Pero no se aplica únicamente a las empresas extranjeras.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que el artículo que se sustituye tenía dos incisos. El segundo inciso establecía que el Poder Ejecutivo reglamentaría la presente disposición. Eso se eliminaría con la redacción actual.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Así es.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Con esta redacción no cambia en nada la situación de aquellos a los que no se le estaba cobrando, ya que si no se le estaba cobrando debe ser porque hay un convenio internacional o algo que lo exonera; no cambia. Lo que se está cambiando aquí con esta redacción -no quiere decir que ese sea el espíritu- es una tasa de 5 UR a 20 UR; eso es lo único que estamos cambiando. Hasta ahora, el máximo era de 5 UR y ahora lo llevamos a 20 UR. No aparece aquí a quiénes se les cobra y a quiénes no; eso debe figurar en otra norma. Pero en esta disposición lo único que hacemos es cambiar de 5 UR a 20 UR. A mí me parece que es demasiado, pero el afán fiscalista... Quizá de aquí salgan los US$ 400:000.000 que faltan.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- De acuerdo con lo que dice el ingeniero Genta, quizá podamos tener una modificación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque este artículo modifica otro artículo, pero no agrega nuevos sujetos a cobrar; lo único que modifica es el monto. A quienes no les cobraba, no les va a poder cobrar y a quienes sí les cobraba, en vez de cobrarles 5 UR les va a poder cobrar 20 UR, pero no agrega nuevos sujetos pasivos. Sí se puede reglamentar.

SEÑOR GENTA.- Lo que se puede hacer es agregar una reglamentación a este artículo o implementar un mecanismo para que esto les resulte satisfactorio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por eso insistí en modificar el primer inciso y mantener el segundo. ¿Está de acuerdo, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, seguimos adelante.

SEÑOR GENTA.- En el artículo 193 se establece una partida anual de $ 86:800.000, que es la asignación presupuestal destinada a financiar el subsidio al boleto de estudiante en el área

metropolitana.

El objetivo es destinar esta partida para promover y ampliar los beneficios, como pretende esta Administración, a un sector tan importante como el de los estudiantes, para que puedan acceder a sus centros de estudios sin restricciones. Ese es el objetivo de este artículo.

SEÑOR MUJICA.- La bancada de Gobierno propone un aditivo al artículo 193 que dice así: "Facúltase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a reglamentar la utilización de la partida referida.- Facúltase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a realizar convenios con los Gobiernos Departamentales del interior del país y otras instituciones públicas o privadas, para complementar proyectos o programas que contengan iguales fines en el resto del país".

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Y la plata?

(Hilaridad)

——Queríamos hacer notar al señor Ministro que, además del área metropolitana -suponemos que comprende a San José, Canelones y Montevideo, aunque todavía no está totalmente definida-, también hay otros dieciséis departamentos a los que habría que contemplar. El Partido Nacional presenta un sustitutivo o aditivo en el que se distribuye otra partida, tal vez similar a esta, para los demás departamentos, en los cuales también es necesario subvencionar el boleto de estudiante. Es decir que apuntamos en el mismo sentido que la propuesta de la coalición de Gobierno.

Estamos sosteniendo que este beneficio tiene que ser para todo el país y no únicamente para los estudiantes del área metropolitana. Es así que por un mecanismo o por otro tenemos que lograr que sea para todos ellos.

Si desde el Ministerio se nos hiciera llegar una redacción adecuada, de aquí al martes, tal vez podríamos votar. De lo contrario, tendríamos que redactar una entre nosotros porque veo que tenemos el espíritu para hacerlo, dado que el señor Diputado Mujica se ha expresado en el mismo sentido. Lo que tenemos que ver es de dónde sacamos el dinero necesario; tal vez, salga de esa gran bolsa.

Queremos reivindicar que este subsidio debe ser para todos los estudiantes del país.

SEÑOR CARDOZO FERREIRA.- Opinamos igual que el señor Diputado González Álvarez. Ahora escuchamos la propuesta del señor Diputado Mujica que es en el mismo sentido. De cualquier manera, cabe aclarar que también al interior de los departamentos hay traslados de estudiantes con muchas dificultades, no solo a nivel interdepartamental. Muchas veces las Intendencias realizan aportes y hasta hace poco tiempo se conseguían donaciones de ANCAP en combustible, de tal manera que se abarataba el traslado de los estudiantes a los centros de estudios.

Creo que las propuestas que se han escuchado -tanto del Partido Nacional como de la bancada del señor Diputado Mujica- apuntan a solucionar este problema.

SEÑORA KECHICHIAN.- Quiero dejar constancia de que es una intención muy loable, pero han pasado decenas de años sin que hubiera habido ningún gesto político, salvo el de la Intendencia Municipal de Montevideo en 1990. Creo que multiplicar ese gesto al área metropolitana, significa un avance realmente impresionante. ¡Ojalá lleguemos, en algún momento, a los dieciocho departamentos del interior! De cualquier manera, se está teniendo una gestualidad absolutamente fundamental en un terreno en el que nunca se había hecho nada.

SEÑOR BOTANA.- Solo quiero aclarar una cuestión.

Desde siempre las Intendencias del interior del país han cargado con el fardo de llevar a sus jóvenes a los centros de estudio. Lo que sucede es que es la primera vez que el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, va a colaborar con el boleto, con las Intendencias. No ha habido ausencias de las Intendencias del interior de la República ni la de Montevideo ha sido la primera en esto, a pesar de que

fue en el Gobierno del Partido Nacional que se instauró el boleto capitalino para estudiantes. Eso viene desde aquella época y el Ministro Rossi lo sabe muy bien.

Lo que creo es que estamos diciendo otra cosa. Estamos hablando de recursos del Estado central, de Rentas Generales, aplicables al boleto de estudiante, lo que me parece un fin por demás loable, pero lo que también queremos es que los estudiantes del interior de la República puedan participar democráticamente del mismo modo que los de la capital. Me parece muy buena la propuesta del señor Diputado Mujica. Creo que, en ese sentido, apunta a lo que todos decimos. Claro que al Diputado se le quedaron un poquito baratos los boletos de los estudiantes del interior, que no previó los recursos necesarios, pero no tengo duda de que los va a agregar en este momento y vamos a encontrar una salida acordada en este tema que es muy importante. Es más: deberíamos aplicar más recursos a los que están más lejos y a los que además tienen, en materia educativa, más necesidades. Ya lo hemos hablado varias veces en este Parlamento: en el interior tenemos muchas más carencias en materia educativa que en la capital.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Ibarra)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece que podemos ayudar a ahorrar a la Comisión un poco de tiempo en este artículo. Es cierto que este es un asunto histórico que se viene discutiendo, no sé desde hace cuantos años, en cada instancia presupuestal y nosotros tenemos la satisfacción de traer un artículo que da respuesta a esa inquietud que siempre compartieron todos y que nunca se pudo resolver por falta de recursos. Entonces acá no estamos inventando nada. A nivel de las Juntas Departamentales, de los Congresos de Ediles y del Parlamento se hicieron infinitas minutas de comunicación en este sentido y se promovieron distintas discusiones, pero el proyecto se concreta ahora. ¿Cómo? Ya está firmada una resolución del señor Presidente de la República. Lo que me golpea es que por más esfuerzos que uno hace por comunicarse no logra que ni siquiera los señores Diputados se enteren de que ya hay una resolución firmada por la cual a partir del sábado próximo entra en vigencia la gratuidad del boleto para los estudiantes del Primer Ciclo de Enseñanza Secundaria y de Enseñanza Técnica, en Canelones y en San José, extendiendo lo que es la gratuidad vigente en Montevideo. La misma resolución establece que a partir del 1º de marzo de 2006 se extiende al resto del país.

SEÑOR BOTANA.- Conocemos perfectamente la resolución, pero el tema es que acá tenemos que disponer de fondos, porque hay lugares donde ni siquiera hay líneas de ómnibus, por lo que vamos a tener que destinar recursos para llenar ese vacío.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No voy a entrar en el fácil juego de hacer promesas, compromisos ni anuncios para dar una salida rápida y fácil a la situación y después no cumplir, como no se ha cumplido con todos esos anuncios realizados, por ejemplo con respecto a ómnibus del CODICEN o de las Intendencias porque después son estas las únicas que terminan con toda la carga del transporte de los estudiantes de la zona rural. Ya hemos hablado con todos los Intendentes y ya estamos trabajando para establecer mecanismos que apunten a resolver dos cosas. Una es cómo se atienden los servicios departamentales, que muchas veces ni siquiera están regulados por las propias Intendencias: existen porque existen. Para poder ayudar a que los estudiantes tengan la posibilidad de recibir un pasaje gratis hasta el primer ciclo, es necesario tomar contacto con las empresas y establecer los mecanismos que, en el caso de San José y de Canelones, van a generar -también en esto se está trabajando- convenios de transferencia y de colaboración entre el Poder Ejecutivo y las Intendencias para, precisamente, ayudar a estas últimas a cumplir con este objetivo.

El segundo mecanismo es que hay lugares donde el estudiante solo o en grupo no tiene el servicio de transporte departamental ni interdepartamental, y tampoco lo van a tener, porque no va a haber un ómnibus para ir a buscar a una persona. Entonces, con los Intendentes estamos dispuestos a estudiar alternativas que puedan asegurar que en los casos que realmente se justifique, se puedan encontrar las soluciones que serán distintas según el lugar, el departamento y la situación que se presente.

Estamos tratando de hacer lo máximo posible, porque compartimos con ustedes lo que es una vieja necesidad: que no quede ningún joven uruguayo sin la posibilidad de adentrarse en el camino de la enseñanza de los cursos de educación por no tener transporte o rubros para trasladarse. Y no vamos más lejos -por eso

quiero ser claro en la limitación de que es primer ciclo-, porque se estudió que es el que tiene mayor porcentaje de deserción. Con esto ayudamos a los estudiantes a comenzar y luego continuará con su propio esfuerzo, porque los recursos no darán más que para eso.

Yo señalo que tal vez el artículo da una falsa idea, porque utilizamos el mecanismo de "subsidio de boleto de estudiante del área metropolitana". ¿Por qué? Porque era lo que se estaba trabajando primero. Esa denominación llevó a la confusión, pero después dice que es para desarrollar esta modalidad, que queremos extender a todo el país, lo que ya está resuelto será a partir del 1º de marzo de 2006. Por cierto, tenemos algunas interrogantes. ¿Por qué? Porque nos hemos encontrado con sorpresas en el caso de Montevideo y de Canelones, al momento de la instrumentación. Si esto lo multiplicamos por dieciséis departamentos más, tenemos que estudiar el tema; hay gente trabajando departamento por departamento.

SEÑOR MUJICA.- Quería hacer una aclaración, porque, más allá de la broma, el inciso que estamos proponiendo como aditivo no es meramente programático. Está haciendo explícito que el dinero que se está asignando pasa a ser utilizado en convenios y otras modalidades con el resto del país. Por lo tanto, en todo caso distribuye, pero no es que los $ 86:800.000 se vayan a utilizar para los estudiantes de la capital y luego agregamos un inciso programático sin financiamiento. Lo que se está agregando es la intención de que con ese dinero que se dispone, que es el que hay, se financie todo el boleto que se pueda, en todo el país. Esa es la financiación, la que existe.

SEÑOR BOTANA.- Quiero proponer mantener la redacción como está y donde dice "subsidio del boleto de estudiantes área metropolitana" poner "subsidio traslado de estudiantes". De esa forma eliminaríamos "área metropolitana" y "boleto".

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La mención del área metropolitana como objeto del gasto fue lo que seguramente indujo a la confusión, pero el objetivo es el que ha definido el señor Diputado Mujica.

SEÑOR ASTI.- La intención de este aditivo era contemplar lo que había dicho el señor Ministro, en el entendido de que hoy existen distintas modalidades de subvenciones totales o parciales en el interior a cargo de las Intendencias Municipales, de ANEP o de instituciones privadas; a veces los propios padres financian la contratación de vehículos para llevar a sus hijos. Entonces, dada la diversidad de lo que ocurre en el interior, proponíamos incorporar la posibilidad de que el Ministerio hiciera convenios, porque ya tenía la idea de extender el beneficio a todos a partir del 1º de marzo. Queríamos hacerlo a través de convenios con instituciones que ya se están haciendo cargo bajo distintas modalidades, total o parcialmente.

El hecho de que resulte novedoso que el Estado, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tenga una partida para este tema, parte de la base de la prioridad que este Gobierno dio a la educación. En este caso, esa prioridad se manifiesta en esta partida que tiene el Ministerio para atender esta problemática social, fundamentalmente con miras a desarrollar la potencialidad de todos los uruguayos.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Indudablemente, con esta redacción no vamos a poder cumplir con la intención del Ministerio.

No he leído en detalle el decreto que el señor Ministro dice que acaba de salir. Esa gratuidad, ¿es a cargo de las empresas o va a haber una contrapartida del Estado para que las empresas den la gratuidad del boleto?

Lo otro que quería decir es que debemos cambiar la redacción de este artículo para que se entienda -me parece que eso fue lo que me quiso explicar el señor Diputado Mujica- que estos $ 86:000.000 son para todo el país, porque aquí se hace referencia solo al área metropolitana. Si la intención es que esta medida llegue a todo el país, tenemos que cambiar la redacción.

Por lo tanto, quiero saber si el señor Ministro está de acuerdo con cambiar la redacción para que se entienda que es para todo el país y si esa gratuidad -que se hará efectiva por decreto a partir de este 1º para Montevideo y, en marzo, para todo el país- estará a cargo de las empresas o va a haber una contrapartida del Estado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La respuesta es concreta: va a haber un subsidio del Estado. Para las empresas vinculadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, será el Ministerio el que haga la transferencia. Pero tenemos dificultades con las empresas de carácter departamental y que están fuera de la jurisdicción de nuestra Cartera porque, en algunos casos, el sistema no está organizado. Por lo tanto, para garantizar las bonificaciones en estos casos vamos a establecer convenios entre el Ministerio y las Intendencias para hacer las transferencias correspondientes y universalizar esta medida. Desde luego, esto implicará un esfuerzo de regulación, de formalización y de organización de las empresas porque, de lo contrario, no van a poder acceder a esas transferencias.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Con qué partida se va a hacer esto? ¿Va a ser con cargo a estos $ 86:000.000?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esta partida está prevista para el funcionamiento de este mecanismo en todo el país. Es la partida inicial estimada; luego veremos los montos.

Por otra parte, el proyecto refiere al área metropolitana porque el objeto del gasto es, como establece: "Subsidio, boleto de estudiante área metropolitana". Podemos cambiar el objeto. Si hay que ajustar la redacción, lo hacemos; cambiamos el objeto del gasto y se termina la confusión. Reitero: el primer objetivo fue el boleto metropolitano.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Está claro.

SEÑOR POSADA.- Hago notar que va a haber convenios con las Intendencias y que se van a atender con este financiamiento. El propio señor Ministro decía que en algunos casos no se trata de servicios interdepartamentales sino de transporte departamental. Entonces, para que esto quede comprendido dentro del objeto que se pretende financiar debería borrarse la palabra "interdepartamental" y dejar solo "transporte de pasajeros, especialmente en Proyectos o Programas que contengan fines de carácter social y de fomento a la educación".

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Los señores Diputados Mujica y Asti anunciaron y explicaron un aditivo.

SEÑOR POSADA.- No estaba en Sala en ese momento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No sé si con un aditivo se resuelve este problema. De lo contrario, no habría inconveniente en hacer los ajustes necesarios para que efectivamente el artículo exprese lo que todos queremos.

SEÑOR TROBO.- Me costó algunas horas de navegación llegar a un antecedente que quiero obsequiar al señor Ministro.

Cuando el Ministro Rossi -que es un hábil polemista, desarrollado en las batallas de las lides sindicales, que son bastante más duras que las que tenemos en el Parlamento-, hablaba de los puertos, yo le hice un comentario sobre el de Punta Carretas y le dije que era exclusivamente un puerto turístico. Él dijo, como al pasar, que de turístico no decía nada, porque sus asesores le alcanzaron una ley, que leyó y que no decía nada de turístico. Pero yo le voy a obsequiar la Ley Nº 16.462, que crea el puerto de Punta Carretas. El artículo 67 de esa ley dice: "Habilítase el puerto de Punta Carretas, que tendrá un carácter exclusivamente deportivo, en el área ubicada en el departamento de Montevideo (...)"

Entonces, cuando yo digo algo -tengo unos cuantos años acá adentro; fíjense que en 1994 ya estaba acá-, es porque me acuerdo, y cuando me acuerdo, lo busco; me llevó media hora encontrarlo.

Me gustaría que el señor Ministro rectificara aquello de que de turístico no dice nada. No dice nada lo que él leyó, pero esto no significa que el puerto no sea turístico.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS- El señor Diputado Trobo tiene veteranía y, además, conocimiento. Por cierto que escucho bien cuando él habla. Sin embargo, hoy ha confirmado que es retro, retro; cuando hablaba me hacía acordar a una propaganda que dice que es retro para algunas cosas y para otras no. ¿Por qué digo esto? Porque me está mencionando una ley del año 1994 y la afirmación que yo hice se debe a que en 2001 hubo otro proyecto de ley que incluyó el puerto.

SEÑOR TROBO.- Esa ley dice que se declaran habilitados algunos puertos y los enumera, pero el antecedente es la ley que mencioné, que dice que exclusivamente es un puerto turístico.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 194.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el artículo 194 solicitamos dejar sin efecto las sanciones asociadas a boletas de exceso de peso.

En primer lugar, voy a solicitar que se realicen algunas modificaciones al texto. El artículo establece: "Déjase sin efecto", y preferiría que nos diera la autorización a dejar sin efecto por razones fundadas. Digo esto porque aquí sucedió un problema que fue la instalación en el país de un nuevo sistema de pesaje. Existía un sistema de balanzas estáticas y se hizo un contrato para que una empresa recibiera como concesión el control de peso en la circulación en carreteras. Esa empresa se apoyó, fundamentalmente, en balanzas dinámicas, lo que generó polémica porque los márgenes de error entre las balanzas estáticas y las dinámicas eran diferentes. Este problema se sumó al hecho de que las balanzas no estaban certificadas por el LATU ni por ningún organismo especializado. Todo esto dio lugar a un sinnúmero de impugnaciones que llevó a que no pudieran cobrarse las multas por exceso de peso, generando una situación conflictiva muy perjudicial para el país.

En función de esto hemos tomado algunas medidas: nos hemos informado, hemos contratado algún asesoramiento, estamos haciendo gestiones para que el LATU certifique el pesaje de las distintas balanzas, estamos estableciendo una nueva estrategia para salir a pesar -ustedes van a ver que hay alguna otra disposición en este sentido- y a exigir que se cumpla con las reglamentaciones en materia de peso, porque tienen mucho que ver con las inversiones que debemos hacer para la conservación de nuestra infraestructura. Además, nos preparamos para que a partir de que esté la casa en orden no solo se cobren las multas sino que, en los casos en que haya resistencia al pago, se persiga con las acciones correspondientes. Para tener un punto de partida en esta situación es que estamos pidiendo que nos autoricen a dejar sin efecto ese paquete de sanciones que están trancadas y que constituyen un problema administrativo y judicial que, en definitiva, no redunda en cobro.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Lo que no vemos claro es que parece que hay un período en el cual hay dudas en cuanto a que las multas fueran bien puestas; parecería que esa es la explicación que nos da el Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No solo hay dudas sino que estas fueron utilizadas para que se generara una situación de resistencia. Esta fue la realidad que encontramos y estamos actuando para destrancar la situación.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Entonces, hay casi certeza de que algunas multas no correspondían. Eso será para determinado período. Sin embargo, con esta redacción estamos dejando sin efecto todas las multas, aun las que se aplican hoy y las que se aplicarán los meses próximos. Están incluidas todas esas que se supone que se están poniendo bien; si no es así, más vale no ponerlas. Esas que se están poniendo bien también las dejamos sin efecto. Si la Dirección Nacional de Transporte tiene el convencimiento de que en un período las balanzas no funcionaban bien, debe identificarse, a fin de establecer que las multas aplicadas durante ese período quedan sin efecto; pero esta redacción es perdonar las multas que se aplicarán. Habría que cambiar este artículo.

SEÑOR BOTANA.- Entiendo que no estaría mal que se dejaran sin efecto todas las sanciones, en la medida en que conozco el hecho de que la exactitud de los equipos de pesaje de que ha dispuesto el Ministerio ha sido cuestionada, en muchos casos con acierto, por parte de los sancionados. Inclusive, han mediado algunas circunstancias en las cuales hasta la propia superficie donde se instalaron los equipos afectó las mediciones. En ese sentido, creo que el Estado debe ser absolutamente claro y establecer leyes parejas para todos. Cuando el Estado sanciona, debe hacerlo sin que pueda existir ningún tipo de dudas. Cuando median circunstancias como estas, en las cuales se puede estar siendo absolutamente injusto, más vale que la sanción no se aplique y que se sea parejo con todos. Preferiría que el señor Ministro estableciera cuáles son las circunstancias en las que se deja sin efecto esto, aplicando ley pareja para todos, o que se dejen sin efecto las sanciones hasta el momento que sea, hasta hoy inclusive, y a partir de la incorporación de equipos de pesaje que den la certeza de no tener más reclamos, empiecen las sanciones. Saquemos el "Facúltase" y dejemos esto sin efecto totalmente.

Lo mismo ocurre con el artículo siguiente. Debemos evitar todo riesgo de reclamos o diferencias. En este caso también se deberían exonerar en un ciento por ciento las multas, moras y recargos. Apliquemos una ley pareja para los artículos 194 y 195.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer dos aclaraciones.

Esto se empieza a producir en el momento en que se incorpora la nueva modalidad y se hace la concesión, a partir de 1999 o 2000; no podemos precisar la fecha. Desde entonces comienza el problema. No tenemos inconvenientes respecto a las reflexiones del señor Diputado Botana

Estimamos que el momento en que vamos a tener todo en condiciones es a inicios de 2006. Estamos regularizando cada una de las balanzas, las dinámicas y las estáticas, que tienen que ser inspeccionadas por el LATU para estar en condiciones de pasar una certificación que no es general. Entonces, necesitaríamos que esto se extendiera hasta la entrada en vigencia de esta ley.

El lapso para atrás no tiene tanta importancia porque el Presupuesto anterior aprobó un plazo para la vigencia de las multas y si no se resolvía en él, caducaban; creo que son dos años. Por lo tanto, las que no caducaron ya, todavía no tienen dos años. ¿Cuál es el problema que generan estas multas? Que no podemos dejar de seguir todas las instancias administrativas sin caer en una omisión. Estaríamos realizando trámites innecesarios durante dos años, juntando papeles y generando precedentes absolutamente inconvenientes. Lo que tenemos que hacer es todo lo contrario: buscar un punto de partida firme que nos permita aplicar la ley y defender lo que hacemos.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿En estos días no se sale a pesar a nadie? ¿No funciona el mecanismo? Esa es la parte que no comprendo.

No se puede establecer que se deja sin efecto una multa que se va a aplicar la semana próxima. Si todavía no contamos con los mecanismos necesarios, lo primero que deben hacer el Ministro y el Director Nacional de Transporte es dar la orden de que no se pese más. ¿Cómo se va a poner una multa que se va a perdonar a partir del 1º de enero? Eso no queda bien. Si no se cuenta con los elementos apropiados, que no se salga a pesar. El lunes próximo el Ministerio debería dar la orden de que se guarden las balanzas. No se puede suponer que se están aplicando mal las multas de la semana próxima. Estamos de acuerdo en que se exoneren las multas, que eso sea para todos y que no se pese más hasta enero.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No podemos y no debemos decir que no pesamos. Inclusive, tenemos que ir ensayando cómo va a funcionar esto. Lo que en los hechos está pasando es que no se aplican las multas. No tenemos autorización para no multar ni para no pesar, salvo que la autorización surja, justamente, por ley. Como la ley recién va a entrar en vigencia el 1º de enero, nosotros pedimos que nos permitan liquidar desde esa fecha para atrás, para poder actuar hacia adelante. Creo que sería muy negativo publicitar que no vamos a pesar y, además, sería ir contra un hábito, una forma de procedimiento, que tenemos que procurar incentivar. Lo que sucede es que, en la medida en que hay un altísimo porcentaje de impugnaciones y recursos, el mecanismo de multa hace muchos años que no está funcionando; la consecuencia de eso es el desgaste de las rutas.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- No insistamos más en eso, pero estamos publicitando que la multa que vamos a poner la semana que viene la perdonamos. No publicitamos que no vamos a pesar, pero publicitamos que vamos a poner una multa que exoneraremos. Esto no es serio y con esta redacción no se puede votar. Si el señor Ministro quiere que se vote algo que tenga forma, tiene que ser hasta hoy.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo que no es serio es haber hecho una inversión importante en tecnología y haber concedido un servicio de pesaje a una empresa privada sin haber tomado las previsiones para que realmente estuviera certificado y evitara daños millonarios al país.

(Interrupciones)

——Permítaseme decir, aunque sea como desahogo personal, que yo no tengo potestad para decir que no se pesa, ni tengo potestad -salvo que el Parlamento me la dé- para decir que no multo o que perdono la multa. La ley me obliga a pesar y me obliga a multar. Ya dije a los señores Diputados lo que estaba pasando desde que entró en funcionamiento este sistema -en 1999 o 2000- y que lo tenemos que corregir. Si el señor Diputado me ayuda, buscamos la forma de corregirlo.

(Diálogos)

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Desde hace mucho tiempo, cuando el Ministerio ha querido no pesar, no ha pesado. Recuerdo perfectamente cuando estuve en el Ministerio que no se pesaba durante meses debido a una serie de inconvenientes, por ejemplo, se rompían las móviles, las fijas, no había plata para el combustible, etcétera.

Este artículo va a ser aprobado como está porque tiene los votos. Yo habría preferido que se redactara un artículo con otra formalidad, que protegiera la espalda al señor Ministro. ¡Lo van a criticar! Van a decir: "Está proponiendo un artículo anunciando que las multas que puso las va a perdonar". Este artículo con esta redacción no está bien. Hay gente que lee esto y después surgen los comentarios. Yo solo quise ayudarlo para que esta redacción no fuera infeliz, pero el Ministerio y la bancada mayoritaria harán lo que quieran.

SEÑOR BOTANA.- Quisiera preguntar al señor Ministro si este artículo quedaría redactado tal cual está.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si los señores Diputados entienden que vale la pena un comentario más para esclarecer un poco el tema, le cedería la palabra a la ingeniera Enbid.

SEÑORA ENBID.- Agradezco que me den la oportunidad de expresar mi opinión acerca del artículo 194.

La existencia de las balanzas y la obligación de pesar los camiones es fundamental para la preservación de la infraestructura. Es una obligación del Estado asegurar que los pesos por eje o los pesos máximos admitidos con los cuales se diseñan infraestructuras no se superen.

Cuando se pasó del sistema de balanzas estáticas al de balanzas dinámicas, que no tenían una certificación de un organismo como el LATU, el sistema se volvió cuestionable. No es que las multas estén mal puestas, sino que son cuestionables porque no hay una certificación. En esto se estuvo trabajando a efectos de lograr que la multa que se pone, con las tolerancias que se establezcan, no sea recurrida. La razón por la cual se cambió la expresión: "Déjase sin efecto" por: "Autorízase a dejar sin efecto por razones debidamente fundamentadas", fue precisamente para dar seriedad a este planteamiento.

Nosotros no podemos dejar de pesar. Si se enteran los transportistas que estamos promoviendo una norma que va a quedar sin efecto en todas las circunstancias, a partir de mañana, en lugar de transportar 45 toneladas, los camiones van a llevar 85 toneladas porque saben que vamos a sacar la multa. Sí voy a perdonar a los que se excedieron en 0,5, 1 o 2 toneladas, pero no las de los que excedan en 10 toneladas. Entonces,

mientras les quede la duda, tendremos una llave para preservar la infraestructura desde ahora hasta el 1º de enero de 2006. Por lo tanto, sugiero que se mantenga la redacción: "Autorízase a dejar sin efecto por razones debidamente fundamentadas [...]".

SEÑOR BOTANA.- Voy a pedir que se mantenga la redacción inicial.

En definitiva, los camioneros saben que también en este tema el Gobierno puede volver a cambiar -como tantas cosas han cambiado en tres meses-, que puede evolucionar de aquí a fin de año y esto no se apruebe. Por lo tanto, dejemos esta redacción -"Déjase sin efecto"-, que es ley pareja para todos. Los camioneros no tienen la seguridad de poder andar con la carga que quieran por cualquier lado porque podría haber cambios de aquí a la aprobación de la ley. Estoy seguro de que nadie se va a animar a abusar, por las razones que di.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El artículo 195 tiene que ver con la exoneración de hasta el 100% de la multa por mora y los recargos correspondientes a las empresas de transporte de pasajeros por carretera que mantengan adeudos pendientes. Estas situaciones se generaron cuando en el período anterior se dejó sin efecto la tasa del 5% al transporte interdepartamental. Allí se generó una serie de situaciones; ha habido un endeudamiento acumulado desde tiempo atrás que se ha convertido en un factor de discusión. Es difícil establecer el funcionamiento futuro del sector sobre la base de que algunos hicieron determinados pagos, otros deben y otros no pagaron nada. Por eso el Ministerio solicita esta facultad: no para hacer un "perdona tutti", sino para tener la flexibilidad de ir estableciendo los acuerdos necesarios para que se cobre lo que se pueda y para que esto no se convierta en otro de esos obstáculos que quedan anidados.

SEÑOR BOTANA.- El Partido Nacional ha presentado un sustitutivo que establece que se exonere el 100% de la multa por mora y recargos. Esto tiene exactamente el mismo sentido que el que manifestamos para el artículo 194.

No nos parece buena cosa que la norma sea un chicle que se interpreta según la cara del cliente. Para hacer exoneraciones de deudas tiene que haber criterios absolutamente claros y deben estar establecidos en la norma. Creo que con los artículos 194 y 195 lo que tenemos que hacer -y nos ponemos todos de acuerdo en este articulado- es dejar sin efecto el 100% de las multas con la voluntad y el voto afirmativo de todos nosotros. Es importante no dejar esto librado a nuevas interpretaciones, discusiones y pérdidas de tiempo. Así resolvemos el tema rápidamente; además, tenemos la habilitación para hacerlo, y eso no es poca cosa cuando nos ha faltado habilitación para solucionar cuestiones tan importantes en materia impositiva y de aportes que venían del pasado con relación a los transportistas de carga. Acá tenemos la posibilidad y la habilitación para hacerlo; hagámoslo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La discusión se reitera. Los legisladores buscarán la mejor forma. Nosotros explicamos cuál era la situación.

En el artículo 196 estamos pidiendo algo parecido a lo que solicitamos para los barcos. Frente a situaciones que muchas veces generan trámites interminables, queremos tener la posibilidad de retirar los vehículos que puedan quedar abandonados en determinados lugares por más de sesenta días.

Solicitaré al doctor Trinchitella que se refiera a los artículos 197, 198 y 199. Posteriormente, quisiéramos hacer algunos comentarios sobre ciertos artículos que nos parecen necesarios y quisiéramos dar nuestra opinión sobre el tema de hidrografía.

SEÑOR TRINCHITELLA.- Estos tres artículos son los últimos que propone el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el Mensaje presupuestal. Los tres refieren al régimen legal de las expropiaciones. Fundamentalmente, con ellos se busca avanzar en el perfeccionamiento, en atención a lo que ha sido la experiencia que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hasta ahora en materia de gestión expropiatoria.

El artículo 197 trata de regular las situaciones en las cuales, avanzado el procedimiento expropiatorio, en muchos casos por dificultades del expropiado, se producen desfases entre el momento en el cual se realiza la

escrituración y, por tanto, la integración del precio o de la compensación, y las posibilidades reales de entregar el inmueble. En algunos casos se dan situaciones de pequeños propietarios que tienen dificultades para hacer coincidir el momento en que reciben la compensación con el momento en el cual resuelven su problema de nueva vivienda. Si bien a través de su experiencia el Ministerio siempre ha resuelto esta situación, las oficinas que operan en este sentido no tienen un respaldo legal. Por esta vía se le estaría dando.

Concretamente, lo que se propone es que al mismo tiempo que se escritura y se paga la indemnización, se firme un contrato de comodato, de forma tal de que el expropiado tenga una estabilidad; el artículo habla de un máximo de ciento veinte días. La Administración, a efectos de disponer de una garantía, establece la posibilidad de recibir en depósito una suma de dinero, la que se reintegrará al expropiado cuando deje el inmueble.

Luego de haber hecho una revisión en estas últimas horas, consideramos que al artículo 197 habría que hacerle algunos ajustes de texto. El texto propuesto es el siguiente: "Agréguese al artículo 258 in fine de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, el siguiente inciso:- También en ese caso," -este es un agregado- "simultáneamente al otorgamiento del acta de expropiación, se podrá suscribir" -este es otro agregado- "un contrato de comodato. En ese sentido, la Administración" -acá viene otro agregado- "por causa justificada" -nos parece que queda más claro- "podrá conceder un plazo máximo de 120 (ciento veinte) días al expropiado para proceder a la entrega del bien, y en garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones contraídas, se depositará la suma que la Administración estime conveniente para cada caso en concreto, cantidad que se devolverá al expropiado simultáneamente con la entrega efectiva del inmueble".

SEÑOR POSADA.- Supongo que el importe que se deposita proviene de lo que sería la indemnización por la expropiación que se hace al tenedor del bien.

SEÑOR TRINCHITELLA.- Efectivamente. Son dos negocios jurídicos que van a ocurrir simultáneamente, pero cada uno tiene sus contenidos específicos. La escrituración en materia expropiatoria tiene normas constitucionales que la regulan: la indemnización se paga. Por otro negocio jurídico, en este caso un comodato -que por definición jurídica no puede ser objeto de un precio a cambio; es un negocio gratuito-, se preservan los intereses de la Administración; se hace por la vía de la necesidad de realizar un depósito que se va a reintegrar. La única finalidad que tiene esto es asegurar la devolución del inmueble.

El artículo 198, que también refiere a las expropiaciones, es una modificación de la norma prevista en el artículo 320 de la Ley Nº 16.170. Modifica específicamente la posibilidad de incluir entre las opciones que tiene la Administración, la enajenación o permuta a linderos.

En general, el régimen vigente hasta ahora da un derecho preferente al lindero que no tenga salida a la vía pública. La experiencia -que siempre es más rica que la norma- demuestra que hay muchas situaciones en las cuales hay pequeños excedentes de las expropiaciones que están en una gran parcela -eso ocurre, fundamentalmente, en las áreas rurales-; en este caso, no podemos aplicar el artículo hasta ahora vigente en tanto no hay una preferencia del lindero por tener salida a la vía pública.

Con esta redacción, se busca reconocer esa situación.

SEÑOR BOTANA.- El Partido Nacional ha presentado un aditivo, dando prioridad a los antiguos propietarios del bien y luego a los linderos. Esto evitaría el riesgo de que en algún momento pudiere ser utilizado el mecanismo de expropiación para sacar del dominio de una persona un bien que no deseaba vender. Lo que tenemos que hacer es ofrecérselo en primer lugar a su antiguo propietario, y en segundo término a los linderos. Esta sería una buena propuesta para evitar todo tipo de riesgo futuro. En lo demás estamos de acuerdo.

SEÑOR TRINCHITELLA.- La situación planteada por el señor Diputado está resuelta en la legislación vigente. Este es un agregado a un artículo que ya tiene una redacción bastante extensa. Algunos de los incisos anteriores de esta norma regulan el ofrecimiento en primera instancia al anterior propietario y después a los linderos. Lo que ocurre es que antes eran solamente los linderos los que no tenían salida a la vía pública. El texto no está incluido; solamente agregamos en la redacción el

párrafo que se modifica, pero el artículo de la ley de expropiaciones establece la preferencia hacia el anterior propietario. De pronto consultando esas disposiciones se termina de aclarar definitivamente el tema.

El artículo 199 básicamente propone una modificación de lo que se conoce como el incidente de toma urgente de posesión, que es un incidente que la práctica demuestra que se tramita, si no en todas, en buena parte de las expropiaciones que lleva adelante el Estado. El régimen actualmente vigente mantenía la estructura en materia procesal de las normas del Código General del Proceso, y en particular de la vieja ley de expropiaciones. Con esta redacción estamos dándole una estructura propia de un juicio monitorio de los que regula el Código General del Proceso aprobado en 1989. Pasaría a ser este un juicio monitorio. Los plazos serían perentorios e improrrogables, y la sentencia en el juicio monitorio de toma urgente de posesión no sería apelable.

La discusión, a la cual el particular expropiado siempre tendría derecho -porque es una garantía-, ocurriría en el juicio expropiatorio. Ese sería el juicio que a los treinta días de haber promovido el juicio monitorio de toma urgente de posesión, la Administración estaría obligada a iniciar, también por ley. En esa instancia es que el particular va a tener la posibilidad de discutir lo que en un procedimiento expropiatorio y en materia de juicio expropiatorio discuten los particulares, que es el precio.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- He hecho llegar un repartido al señor Presidente -creo que se está fotocopiando- pero voy a comunicar los temas que contiene. Quiero aclarar que retiramos el tema del punto 6) del repartido -hay que tacharlo-, porque no lo vamos a presentar.

Proponemos en el punto 1) lo de aquella frase del artículo 178: "Facúltase...", etcétera.

En el punto 2), proponemos un artículo que establezca: "Los funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que desempeñen tareas de recaudación, inspección o de vigilancia podrán ser asignados a otras funciones, sin expresión de causa, conservando su inmenso escalafón y grado salarial". Se entiende que por la delicadeza de las funciones de recaudación, inspección y vigilancia, que implica la representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas frente a los ciudadanos, los funcionarios que desempeñan tales tareas deben contar con la absoluta confianza de la Administración.

Acá se da una situación que quiero compartir. Hay determinados sectores en los que se generan permanentemente denuncias que muchas veces ocasionan situaciones que muy difícilmente se definen, porque si las denuncias no van acompañadas de las pruebas, no permiten avanzar. Entonces, se genera en algunas áreas una zona de desconfianza, de no buen funcionamiento, de especulación que desprestigia a la función, a la organización y al funcionario.

Inclusive, hemos aprendido que en la propia Ordenanza Municipal hay un artículo con estas características que permite que el jerarca disponga, sin perjudicar al funcionario que no ha cometido nada sancionable -porque no tenemos ninguna prueba-, destinarlo a una función que no sea específicamente la que está desempeñando, como el manejo de determinados valores, la administración de ciertos bienes o el cumplimiento de funciones inspectivas. Ese es el sentido del punto 2) de nuestro planteo.

El punto 3) establece: "A los efectos de hacer posible la regularización de la situación registral en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de las empresas de transporte profesional de cargas, el Banco de Previsión Social y la Dirección General Impositiva podrán recaudar los tributos correspondientes generados desde el 1º de Enero de 2006, aún cuando los contribuyentes no estuvieran al día con los pagos anteriores por los mismos conceptos. A tales efectos la DGI y el BPS expedirán certificados hábiles solamente para efectuar la inscripción en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas válidos por noventa días y fiscalizarán a las Empresas que se incorporen al sistema formal por los aportes e impuestos que se generaren a partir de la vigencia de esta ley. Si las Empresas que se registren incumplieran con sus obligaciones por aportes e impuestos con posterioridad a su regularización ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los Organismos recaudadores podrán fiscalizar la situación fiscal de la Empresa anterior a su regularización.- En el caso de Empresas que se encuentren debidamente inscriptas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como Transportistas Profesionales de Carga, la DGI y el BPS fiscalizarán a las mismas solamente a partir del 1º de noviembre de 2003. Si existiere incumplimiento de dichas Empresas por aportes o impuestos

generados con posterioridad al 1º de noviembre de 2003 los Organismos recaudadores podrán fiscalizar la totalidad de su historia fiscal".

En el Presupuesto anterior se creó por ley el sistema profesional de carga, que generó una serie de mecanismos de control, y que funcionó a partir de una exigencia de cumplimiento con sus obligaciones fiscales a partir del 1º de noviembre de 2003, no eliminando la deuda anterior, sino dejándola como una obligación pendiente, y aceptándose los pagos en todas las oficinas del Estado a partir de esa fecha. Asimismo, se otorgaron certificados para que pudieran desarrollar su actividad e, inclusive, logrando obtener el "sticker" que la ley creó, identificando a los transportistas nacionales de carga.

¿Qué pasó en aquel entonces? Hubo determinados sectores de camiones, fundamentalmente del interior del país -en algunos casos veinte y en otros treinta, prácticamente en todos los departamentos hay un conglomerado; el hábito histórico era ser matreros, o sea, realizar fletes pero no cumplir con la formalidad, con los aportes-, que no interpretaron el cambio sustancial que iba a haber en el sistema y que quedarían fuera de la posibilidad de transportar carga. En otros casos, en la puja por las tarifas del transporte, algunas grandes empresas incentivaron a los matreros para que no se regularizaran y con eso tener un flete más barato que bajara la oferta.

Este problema está planteado en la sociedad y hoy se ha convertido en uno de los elementos que está en la plataforma de la intergremial de carga profesional, no por voluntad de la intergremial, sino porque los propios Legisladores integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas han trabajado -nosotros lo hemos acompañado- procurando que quienes estaban regularizados habilitaran una nueva instancia, para ver si podemos integrar a la organización a la mayor cantidad posible de informales y darles la oportunidad.

No obstante, esa oportunidad no está al alcance del bolsillo ni de las economías de la mayoría de estos camioneros y transportistas; no estamos pensando en grandes empresas transportadoras, sino en personas dueñas de uno o dos camiones.

Entonces, este artículo, que en el ambiente de los camioneros lo llaman el punto cero, tiene algunas dificultades y resistencias, fundamentalmente -según conozco- a nivel del Banco de Previsión Social, con razones fundadas que, a mi entender, solo la ley puede ayudar a superar.

Por ese motivo hacemos esta propuesta, insistiendo en ella, porque con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes hace tiempo que veíamos que este era un camino que podía ayudar; ahora lo reiteramos por ese motivo.

El punto 4º establece: "La Dirección Nacional de Transporte llevará un Registro con los adeudos pendientes, infracciones con sanción pecuniaria en trámite o convenios de facilidades de pago vigentes con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de las personas físicas o jurídicas propietarias de vehículos de transporte de carga (con capacidad de 2.000 kg. en adelante) o de vehículos de transporte colectivo de personas (con capacidad mayor a 7 pasajeros). Dichos adeudos se indizarán por el padrón del vehículo y patronímicamente y se comunicarán al Registro Nacional de Automotores el que brindará a información respectiva.- Mientras no se haga la comunicación electrónica entre ambos Registros, la Dirección Nacional de Transporte brindará también certificación escrita de la inexistencia de los citados adeudos y el Registro Nacional de Automotores no inscribirá la transmisión dominial, leasing ni prendas sin la presentación de dicho certificado.- El adquirente será responsable del pago de los adeudos del enajenante si no media la expedición del certificado negativo expedido por los dos Registros referidos".

¿Qué quiere decir esto? Que se está generando una serie de problemas serios para quienes compran de buena fe camiones, transportes, que tienen deudas pendientes. Como los procedimientos utilizados no tienen en cuenta la posibilidad de estos adeudos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, después de que compraron y cerraron la documentación, van a inscribirlo y se encuentran que ese camión tiene un "choclo" que deben pagar ellos, porque de lo contrario no podrán usar el camión. Entonces, creemos que este artículo puede ayudar a la reorganización del sistema con mayor justicia, protegiendo a los que actúan de buena fe.

El artículo 5º establece: "Las terminales portuarias, zonas francas, terminales logísticas y demás empresas generadoras o receptoras de carga, entendiéndose por tales las que produzcan o movilicen un volumen anual de más de veinte mil toneladas de carga, deberán disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga en

cada lugar de embarque o de recepción, según las normas generales de carácter técnico que imparta el MTOP.- La reglamentación definirá los plazos dentro de los cuales las empresas darán cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, el tipo de balanza a utilizar y las modalidades que las circunstancias aconsejen, así como las responsabilidades derivadas del incumplimiento".

Este es un artículo complementario a la necesidad de ser más severos en el tema del pesaje, porque hay muchos establecimientos que manejan grandes volúmenes de carga y tienen la primera balanza a 80 kilómetros, y resulta que los 80 kilómetros los transportan y después buscan un desvío, escapándose por las laterales, teniendo que pagar Juan Pueblo la reparación de los pavimentos.

Por otra parte, se pretende agregar otro artículo relativo a la hipoteca naval de buques en construcción. Esta disposición modifica el artículo 773 del Código de Comercio, al que proponemos otra redacción; es un artículo largo y técnico. El motivo es que dentro de la política de fomento del desarrollo de la Marina Mercante se propone la modificación de esta norma del Código que regla sobre las hipotecas de nave, permitiendo que este contrato tenga por objeto buques en construcción. De tal forma, se estipula una garantía que permitirá el desarrollo de nuevas modalidades. Esto existió en algún momento y fue eliminado; impide hipotecar un buque que está en construcción. ¿Por qué? De este modo, se pueden adicionar rubros, créditos, para promover la inversión en construcción de buques, que es uno de los elementos que nos parece que puede ayudar a poner en marcha el transporte fluvial y, sobre todo, el cabotaje en el país. Creo que las primeras experiencias serían en lanchas de cabotaje, si este mecanismo pudiera considerarse.

SEÑOR TROBO.- Simplemente, quiero informar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas que la bancada del Partido Nacional se ha hecho cargo de la presentación del primer aditivo que leyó con relación al punto cero del transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si se me permite, en la sesión anterior, varios Diputados hicieron referencia a modificaciones que se promueven en el Inciso 14, "Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente", sobre los temas que tienen que ver con el agua, con la política relacionada con los recursos hídricos, agua potable, saneamiento y demás.

He estado repasando las versiones taquigráficas y todos sabemos que esos no son los únicos temas que tienen relación con el agua y su importancia en el país, pero estamos de acuerdo en que todo lo que tiene que ver con los recursos hídricos, agua potable, saneamiento y demás, es conveniente que esté para profundizar políticas, que se hacen cada vez más necesarias, independientemente del artículo 45. Cada vez son más necesarias políticas que permitan administrar los recursos con la mayor eficiencia y conocimiento posibles. En ese sentido, somos partidarios de que se ubique el conjunto del tema en un solo ámbito de competencia.

Nosotros no estamos de acuerdo con la separación que se promovió en 1990 entre la cantidad y la calidad de agua, en el momento en el que se ponía en marcha el funcionamiento del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y que avanzó en una dirección, pero ese camino quedó inconcluso. No fueron pocos los desencuentros -algunos de los cuales podemos mencionar- que se generaron como consecuencia de que es muy difícil administrar la calidad del agua, sin la cantidad y sin las reservas, y administrar la cantidad sin tener presente el objetivo de la calidad y su destino

Entonces, en ese sentido, más allá de los objetivos que se podían haber perseguido en 1990 y de las explicaciones de esta modificación -que comprenderán que hemos recibido, por razones más que conocidas-, creemos que es una buena disposición el procurar concentrar todo el problema de los recursos hídricos en un solo sector. En ese sentido, no estamos en la especulación de dónde colgar, dónde está la jurisdicción y dónde la competencia; tiene que estar donde las condiciones sean las adecuadas para desarrollar el mejor resultado para el país. Entonces, me parecía y me parece que es absolutamente menor la disputa de jurisdicciones y es absolutamente menor la especulación sobre situaciones más particulares. Lo que tenemos que ver es que tiene que ubicarse en un ámbito que, en lo posible, atienda a todo el conjunto del tema y que, por lo tanto, pueda desarrollar políticas en tal sentido. Es por ello que firmamos el Mensaje del Poder Ejecutivo compartiendo una serie de artículos que concedían, de alguna manera, la potestad para este objeto del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Pero lo hicimos aclarando que debía utilizarse el tiempo para poder precisar de forma muy clara cuáles eran los sectores del Ministerio de Transporte que estaban afectados por estas resoluciones que se promovían como competencia de aquella Cartera

Nosotros tenemos un enorme respeto por esta Dirección, no solo por lo tantas veces repetido sobre los cien años de Hidrografía, sino por el nivel de su personal técnico y por su trayectoria y hemos recibido un enorme apoyo técnico en esta materia. Tenemos muchas tareas que no son precisamente las de los recursos hídricos, pero que están vinculadas a ellos, que la Dirección Nacional de Hidrografía debe seguir cumpliendo. Y más allá de que sabíamos que funcionarios muy calificados, más allá de las razones técnicas, sentían cierto dolor por perder, de alguna manera, la jurisdicción o por tener que pasar a otra para seguir cumpliendo esas funciones, nos parecía que lo más importante era definir dónde ubicar el tema en forma global para prepararnos a realizar políticas. Pero esto se logra definiendo cuidadosa, trabajosa y precisamente cuáles son las competencias que se asumen en un lado y cuáles se abandonan en otro.

Leyendo las versiones taquigráficas que gentilmente nos han hecho llegar, constatamos que este tema no solo no está, a nuestro entender, suficientemente definido, sino que hay algunas afirmaciones en el desarrollo de la discusión que daría la impresión de que podría formarse una Dirección dependiente de una unidad ejecutora que va a asumir lo que está definido en los artículos que son las definiciones de políticas pero, a la vez, no se hará cargo de las responsabilidades de ejecución. No sé como puede funcionar esto con un Ministerio que piense y otro que ejecute. Entonces, obviamente, siento la obligación de decir que, o resolvemos, como se había hablado, cuidadosamente, qué es lo que pasa a la jurisdicción del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y a la nueva Dirección y qué queda en Hidrografía, o de lo contrario el resultado puede ser inconveniente porque, más allá de la buena disposición y del buen relacionamiento que tenemos, va a generarse un período de tiempo en el que las indefiniciones nos pueden llevar a retroceder en un tema en el que queremos avanzar.

Por eso, con absoluto respeto hacia ustedes, doy esta opinión que sé que agrega un elemento polémico. Además, me doy cuenta de que, más allá de que estábamos de acuerdo con el camino iniciado, se ha generado una interpretación y nos parece que en esta discusión podemos llegar a precisar mejor el buen funcionamiento de este fortalecimiento que queremos para el manejo de recursos hídricos.

SEÑOR POSADA.- Creo que hay una regla de oro: no tocar aquello que funciona bien. Esa es una primera forma de aproximarse a cualquier tema.

Además, en este caso, y abonando estas últimas palabras del señor Ministro, está claro que en lo que está previsto en los artículos 288 y 286 se genera notoriamente una superposición entre los cometidos que se asigna, por un lado, al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a través de esta Dirección Nacional de Aguas que se crea, y, por el otro, las competencias que tiene hoy la Dirección Nacional de Hidrografía, asignada por el Código de Aguas y por la Ley de Riego. Además, son temas en los que es particularmente riesgoso improvisar.

Creo que la Dirección Nacional de Hidrografía tiene toda una experiencia acumulada en el trabajo sobre estos temas. Nosotros nos afiliábamos más a la tesis de que en todo caso, si se quería mantener sobre todo el literal A) del artículo 188, debería eliminarse la referencia a la Administración, porque lo referente a la protección de recursos hídricos no solo está asociado a esos recursos sino al tema medioambiental. En ese sentido, perfectamente podía mantenerse dentro de esta Dirección lo que tiene que ver con el establecimiento de políticas en materia de calidad, sin perjuicio de que toda la parte de administración de recursos hídricos siguiera quedando en la órbita de la Dirección Nacional de Hidrografía. Sería un grave error -me parece muy importante este espacio que ha abierto el señor Ministro- trasladar las actuales funciones de la Dirección Nacional de Hidrografía a algo que se está creando y que no sabemos qué va a ser.

Todos somos conscientes de que detrás de los temas que resuelve la Dirección hay múltiples intereses de carácter económico. El tema del riego es particularmente difícil en cuanto a su gestión, y allí se ha generado toda esa experiencia que ha sido una de las cosas que puede mostrar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que ha funcionado realmente bien.

En tal sentido, aspiro a que en el ámbito de la Comisión podamos establecer las correcciones a los artículos 286 y 288 y la eliminación del artículo 289 y que, en definitiva, dejen las cosas en el lugar donde están, permitiendo que esta Dirección Nacional que se crea se desarrolle para que, en el futuro, en otras circunstancias, podamos evaluar si se quiere realizar algún cambio institucional. Mientras tanto, creo que no hay que dejar puertas abiertas para que se generen problemas. La pregunta inmediata después de que se apruebe esta ley, en la que se hace especial referencia a que corresponde a esta Dirección Nacional de Agua y

Saneamiento la administración del recurso hídrico, es qué pasa con toda la tarea que desarrolla hoy la Dirección Nacional de Hidrografía. Creo que allí se genera una situación inconveniente e incertidumbre respecto a las gestiones que tienen que realizar los particulares en el tema del riego y en otros previstos en el Código de Aguas.

Tomando la última parte de la intervención del señor Ministro, puedo decir que esperamos que este pequeño haz de luz se concrete en algo efectivo y que en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda lleguemos a una conclusión tendiente a superar este inconveniente que se genera a partir de la introducción de estos artículos.

SEÑOR TROBO.- En una jornada en la cual ha habido controversias, es bueno terminar con un tema en el cual tengamos un ámbito de disposición para analizarlo. Me sorprenden las palabras del señor Ministro, porque no las esperaba; lo felicito. Creo que esa es su opinión, pero habrá que ver cuál es la opinión del otro Ministro involucrado en ese Inciso.

Este tema tiene que tener una primera solución, que es reglamentar el artículo 47 de la Constitución. Hay que dejar claro de qué estamos hablando, cuáles son las aguas y luego empezar a procesar la discusión del análisis de quién tiene las competencias sobre estos temas. Francamente, considero que la solución es retirar este tema, que se trabaje sobre él y, ya que se anuncian Rendiciones de Cuentas todos los años, el próximo año vamos a estar trabajando nuevamente sobre temas presupuestales y vamos a poder resolver este. Si no, vamos a crear una Dirección y un cargo, lo que va a implicar nombrar a la persona que va a empezar a trabajar en lo que la ley manda, formulando políticas. Mientras tanto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tendrá bajo su competencia y mandato la misma cuestión en algunos aspectos y en otros no. Creo que necesariamente va a haber que trabajar sobre este tema, y considero que el espacio de buena voluntad que se abre para este diálogo es, sin duda, motivo de satisfacción para nosotros.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Hemos analizado todo el articulado pero, por supuesto, no hemos avanzado en el estudio del detalle de obras. Tenemos toda la información muy clara.

Como Representante del departamento de Colonia he visto plasmadas algunas cosas que hace mucho tiempo reclama nuestro departamento. En primer lugar, veo que está proyectado el segundo puente sobre el arroyo Las Vacas que, sin duda, es una obra tremendamente importante. El puente histórico que hay ahora corre riesgo de quedar paralizado en cualquier momento, por lo que me congratulo de que esté considerado en el planillado, aunque yo iba a solicitar que fuera incluido. En los próximos años lo vamos a ver construido, al igual que una cantidad de obras para nuestro departamento en Ruta Nº 21, en los accesos a Nueva Palmira, en Ruta Nº 22, en toda la parte de Ruta Nº 2 hasta Picada Benítez, hasta Cardona, Ruta Nº 50, etcétera. Indudablemente, se trata de un planillado importante para el departamento de Colonia de obras muy trascendentes.

Me congratulo de que el puente de Carmelo sobre el arroyo Las Vacas esté incluido y esperemos que en cualquier momento las motoniveladoras empiecen a funcionar.

Quería dejar constancia de que algunas obras que hace tiempo queremos lograr están incluidas en este planillado del Ministerio. Por lo tanto, felicitamos al señor Ministro porque tiene intenciones de hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 20 y 41)